8e année. — N° 355 ø 50 centimes

30 Juin 1905. Tous les Vendredis

LA VIE AU GRAND AIR

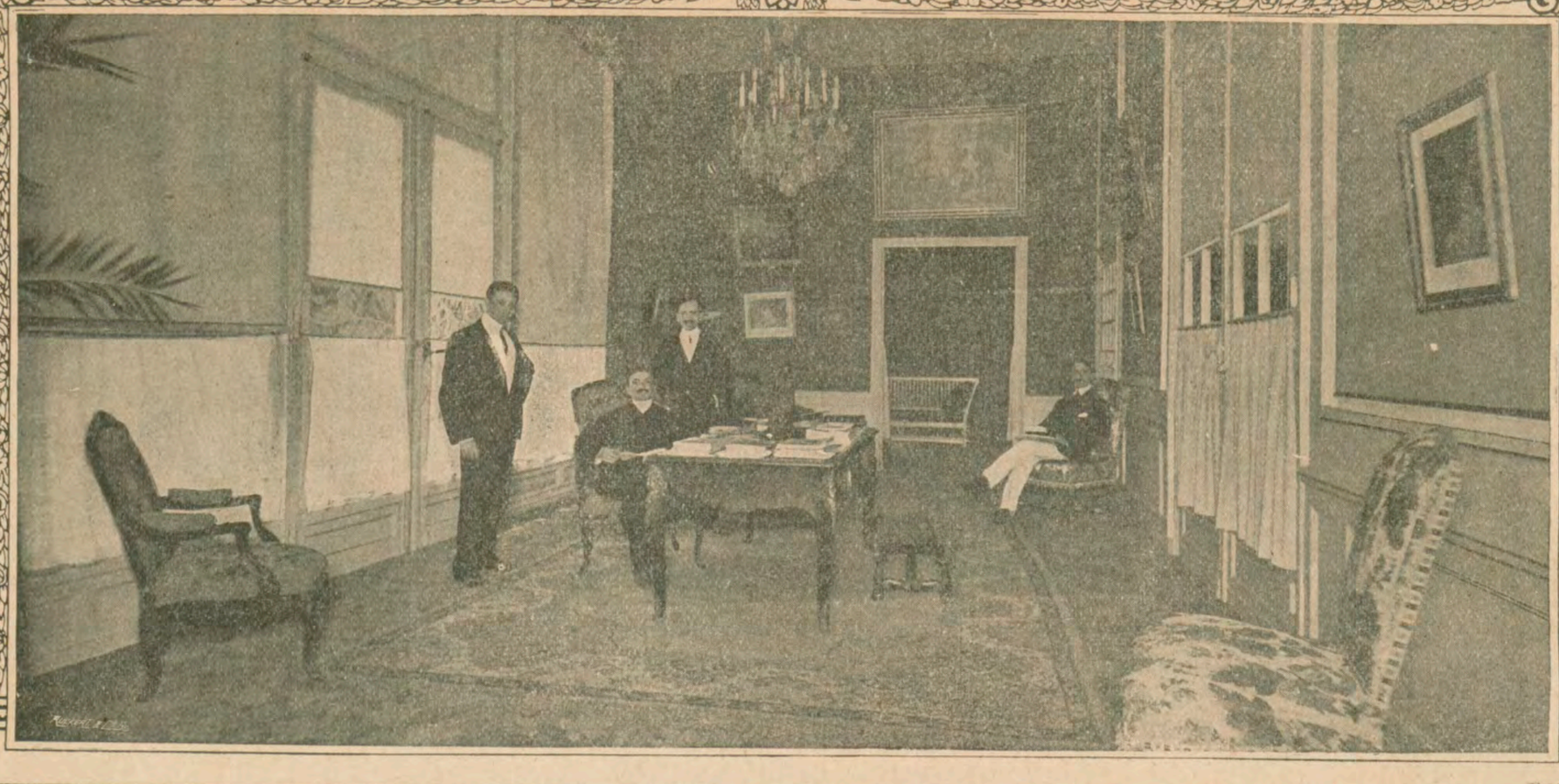
Ce numéro contient deux suppléments en couleur

Le Grand Prix Cycliste
Kramer. Poulain
Mayer dans la ligne

Publications Pierre Laf
Je sais tout ◦ Femina
Musica ◦ La Vie au Grand
9 & 11, Avenue de l'Opéra, P

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

"MERCEDES-PALACE" 70 AVENUE DES CHAMPS-ELYSEES



JRAEGER

Salon de Réception

Adresse Télégr: AMCHARLEY. PARIS
Téléphone 549-77 509-36

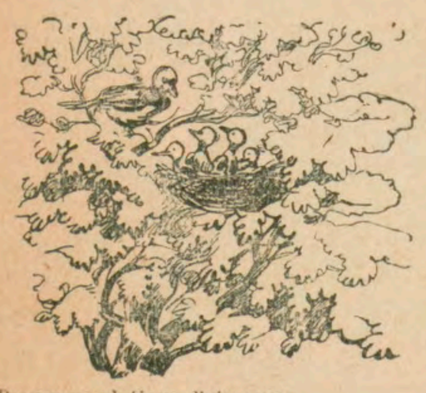
C. L. Charley.

Agents pour l'Amérique :
ALLEN HALLE & Co, 69, Wall Street, New-York City.

Agents pour l'Angleterre :
CANNSTATT MERCEDES Co, 132/3, Long Acre London W.-C.

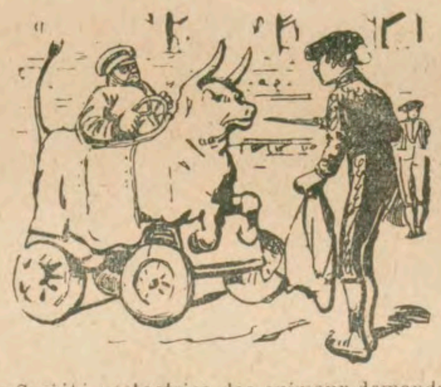
Succursales du Mercédès-Palace :
NENCI, Viale Carlo Alberto A, FLORENCE
A. BLACK Ld., 30, Rua da Boa Vista, LISBONNE

La Semaine Comique, par Henriot.



Recommandations d'oiseaux.
— Prenez garde, mes enfants, les jours de course d'autos. L'autre jour, un de nos plus grands coureurs est encore tombé à côté de votre nid.

— Ma voiture a roulé dans le torrent... C'est un miracle qu'en étant jeté en l'air j'aie pu me racer cher à cet arbre.
— Vous ne pourriez pas recommencer, pour que je vous photographie?



La Société protectrice des animaux demandant la création de courses toromobiles, sans danger pour la race bovine.

— Mais, cher monsieur, j'ai déjà refusé onze partis!
— Vous en êtes à la course des éliminatoires?

P. MÉRÉ DE CHANTILLY
31. Faub. Bourgogne, PARIS
FRANCE ORLÉANS (Loiret)

LE BLACK MIXTURE MÉRÉ
est un baume cicatrisant infaillible
pour la guérison des plaies chez tous les animaux.
Le Flacon : 2f.50

NETTOYEZ VOS CHIENS AVEC LES
SAVONS DES PIQUEUX
Le Pain, franco : 1fr,20

L'ANTIPSORIQUE LEBEAU
est le meilleur topique pour guérir
GALE, DÉMANGEAISONS, DARTRES, HERPÈS, etc.
La Bouteille ; pour chien : 4 fr
pour cheval : 6 fr. 50
franco gare, en plus, 0f75

BROCHURES. PROSPECTUS, FRANCO SUR DEMANDE

MOTRICINE
"REINE DES ESSENCES"
Essence spéciale pour
AUTOMOBILES et CANOTS AUTOMOBILES
Se vend en bidons plombés de 5 et 10 litres
L'essayer, c'est l'adopter. - En vente partout
Cie Industrielle des Pétroles. *TÉLÉPH. : 274-18 ; 274-28*

PARFUM FLORAMYE
L.T. PIVER
PARIS

Moteurs BUCHET
15, r. Greffulhe, Levallois-Perret
Gagnant du Criterium au 1/3 litre avec 1re, 2e et 4e places.
à soupapes commandées.
pour Motocyclettes et Voitures

Chauffeurs,
si vous êtes réellement touristes, vous fixerez votre choix sur les voitures de tourisme par excellence : sur la
GLADIATOR
Allez voir aux Usines GLADIATOR, au Pré St-Gervais, comment sont construites les Gladiator.
MAGASINS DE VENTE A PARIS : 62, avenue de la Grande-Armée - 18, boulevard Montmartre.

PRENEZ GARDE, Madame
vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragées de THYROÏDINE BOUTY, *et votre taille restera ou redeviendra svelte. — Le flacon de 50 dragées est expédié franco par le* LABORATOIRE 1, Rue de Châteaudun, Paris, contre mandat-poste de 10f.
TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN.
— Avoir soin de bien spécifier : *Thyroïdine Bouty.* —

GRAND COMPTOIR SYNDICAL DES MONTRES extra-plates de BESANÇON
Cie du CHRONOMÈTRE "LE ROYAL"
Envoi à l'essai de MONTRES PLATES, CHRONOMÈTRE *à ancre non magnétique.*
Boîte Acier 25f ; Vieil Argent 30f ; Argent 35f
Boîte Plaqué Or à 60 gr. 55 fr. ; Tout Or 135 fr.
GARANTIE 10 ANS
Chiffres PLAQUÉ-OR en relief fixé sur la Boîte GRATUITEMENT

POUR ÊTRE ÉPATANT à la Noce, à la Fête, en réunion où l'on s'amuse.
RIRE ET FAIRE RIRE envoy. adressé et 0f30 en timb. à la Sté de la Gaîté Fse, 65, r. Faub. St-Denis, Paris.
vous recevrez Album illustré, *catal. 130 pag., 300 grav., comiq., farc., physiq., magie, sorcell., chans. monol. à succès, prod. de beauté, insig. p. soc. déc. drôle, lib. spéc.* 3 primes extraord.

SANTAL MIDY
INOFFENSIF.
Supprime Copahu, Cubèbe, Liquides astringents.
GUÉRISON RADICALE
et rapide des maladies contagieuses ; très efficace dans les maladies de la vessie : cystite du col, catarrhe, hématurie.
113, faub. St-Honoré, PARIS

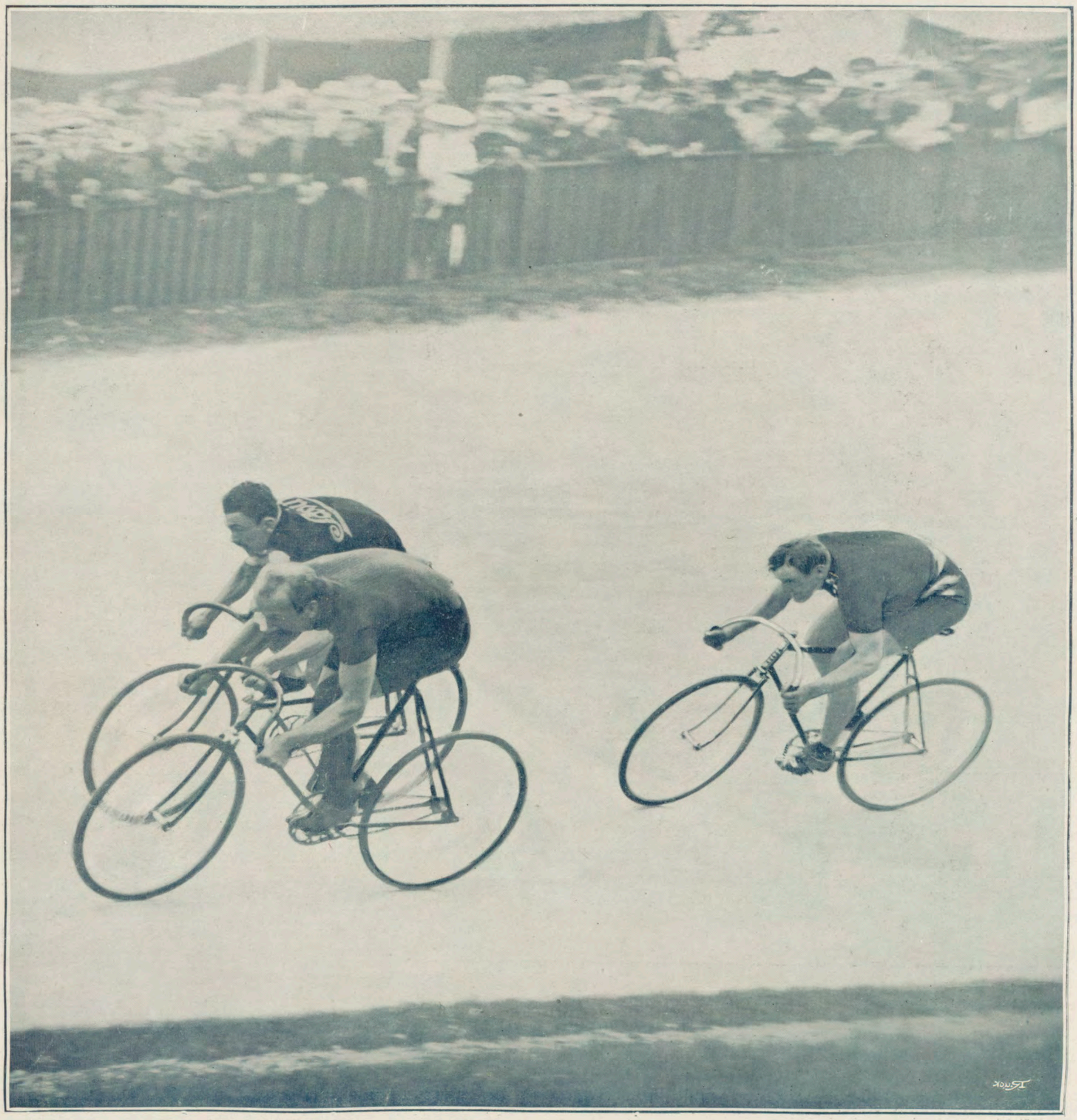
FAUTEUILS DUPONT
mûs par la personne assise
à rampes, monté sur ressorts.
Fabricant breveté s.g.d.g.
FOURNISSEUR DES HOPITAUX
à Paris, 10, R. Hautefeuille
Les plus Hautes Récompenses
Envoi franco du Catalogue.

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ..... 24 fr.
Etranger ..... 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75.

30 Juin 1905. — N° 355
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE
9 et 11, Avenue de l'Opéra, PARIS — Téléph. 280-52, 280-56, 254-88
Publicité : HUGUET, MINART & Cie, 4, rue Scribe, Paris

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne ..... 2 fr.
La Page ..... 600 fr.
Encartage ..... 750 fr.



Mayer. Poulain. Kramer.

LE GRAND PRIX CYCLISTE — LE DERNIER VIRAGE

C'est le moment où l'émotion est la plus intense, les coureurs jouent le tout pour le tout. Mayer emmène Kramer, et Poulain, en troisième position, a démarré brusquement et déjà vient à la hauteur du leader. A la sortie du virage les coureurs, après une lutte de tactique, vont entamer une lutte de pure vitesse jusqu'au poteau, qui se terminera par la victoire de Kramer.

A l'occasion de la Coupe Gordon-Bennett notre prochain numéro sera un numéro exceptionnel et paraîtra mardi prochain.

AU POLO-CLUB DE BAGATELLE

F. Mallet. M. Robert. Duc de Bisaccia. M. Alexandre. Lieutenant comte de Buisseret.

LA PARTIE DE POLO DE LA JOURNÉE DES DRAGS

Le jour des Drags, la partie de polo s'est jouée sur un terrain littéraiement détrempé. La balle qui s'enfonçait quelquefois dans la boue était difficilement retirée.

Voici la composition des équipes :

Rouges : duc de Bisaccia, comte de Buisseret, M. B. de Guiroye ; arrière : M. Robert.

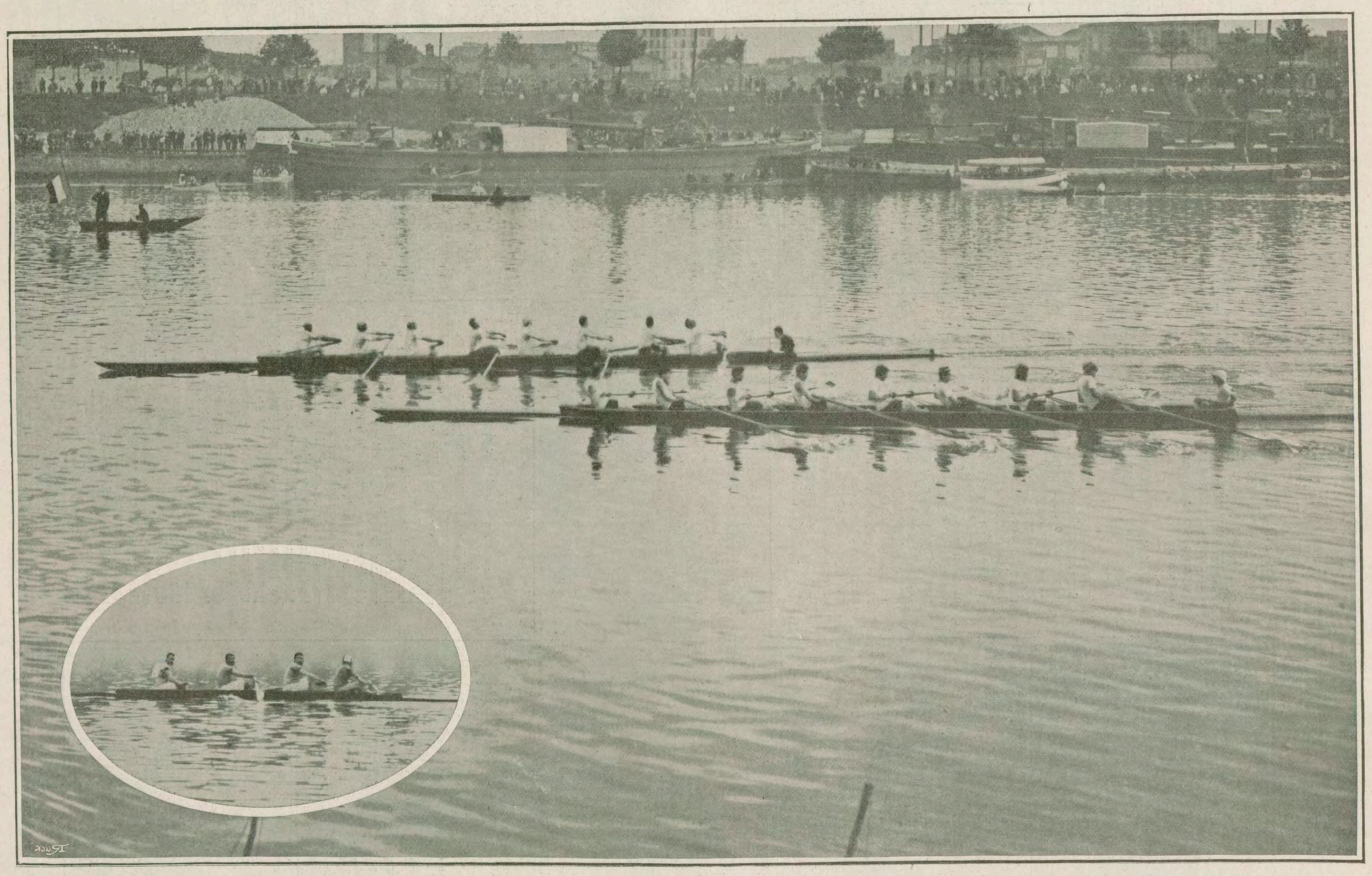
Bleus : comte de Jaucourt, M. Alexandre, M. Louis Bischoffsheim ; arrière : M. F. Mallet.

M. H. Guell a arbitré avec un tact parfait et une grande science du jeu.

Dans le premier « ten », le comte de Buisseret marque un point pour son camp, puis dans le second « ten » deux autres points furent également réussis pour les Rouges par M. de Guiroye et le duc de Bisaccia. Mais les Bleus se ressaisirent ; M. F. Mallet par superbe coup long fit un point, et M. Alexandre un autre, en envoyant par trois grandes poussées successives, d'un bout du terrain à l'autre, la balle au milieu des deux buts.

Au sixième « ten », les Rouges ont six points et les Bleus trois. Enfin le duc de Bisaccia donne le coup de grâce et les Bleus sont battus par trois points à sept.

LES RÉGATES INTERNATIONALES



L'équipe de la S. N. B. S. gagnante de la Coupe de la *Vie au Grand Air*.

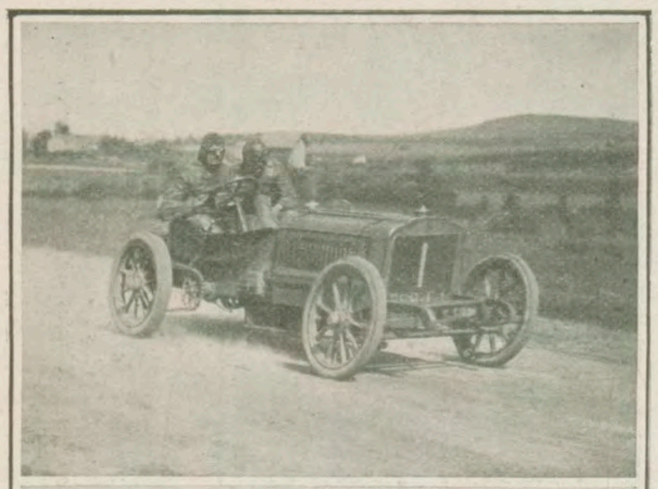
L'ARRIVÉE DES HUIT JUNIORS

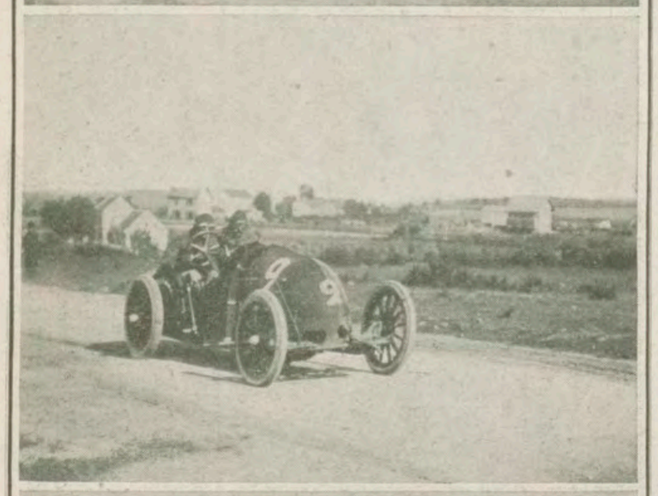
Parmi les courses les plus intéressantes des dernières régates, citons celle de 8 juniors, qui mettait 6 équipes en ligne et qui fut gagnée par le Cercle des régates de Bruxelles, et citons également l'épreuve de la Vie au Grand Air, *réservée aux 4 sans-barreurs, qui revint à la S. N. de la Basse-Seine (Jobit, Cervelot, Hénon et Saurel). Le Prix de l'*Auto, *skiffs, a été brillamment enlevé par P. Flouest, un véritable vétéran de l'aviron (il a 38 ans). Nous avons compté cette année dans le Bassin de Courbevoie un grand nombre d'équipes provinciales et étrangères, le C. N. Rémois, le R. C. Castillonnais, S. N. Soissonnaise, l'Aviron Bayonnais, la S. N. d'Abbeville, la S. N. de Gand, le C. des Régates de Bruxelles, le Saint John's collège d'Oxford et la Rudergesellschaft de Strasbourg.*

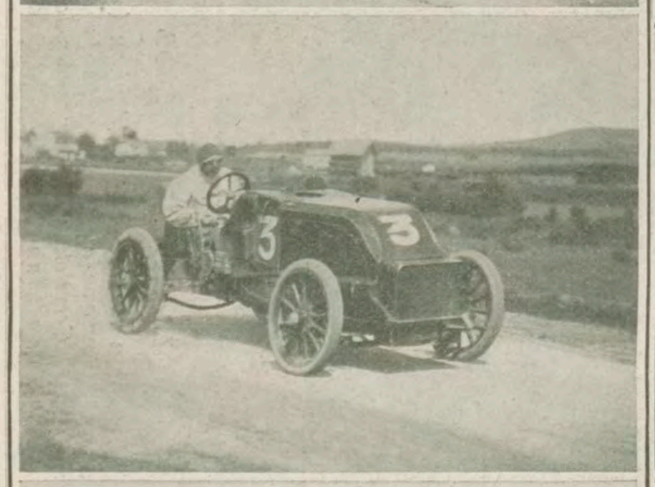
APRÈS LES ÉLIMINATOIRES

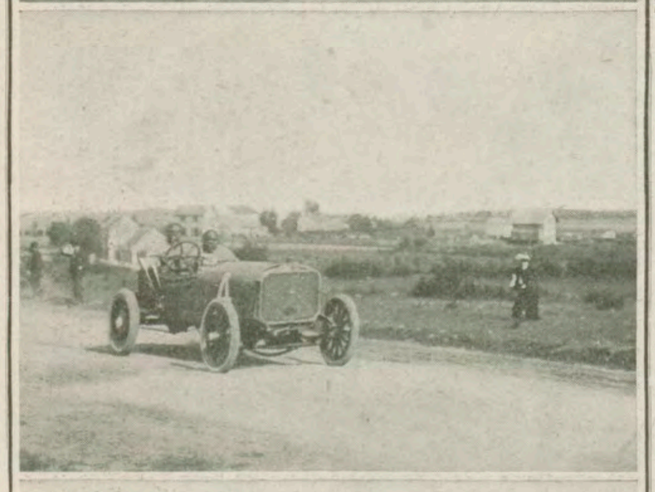
Voitures et Conducteurs à 130 kilomètres à l'heure

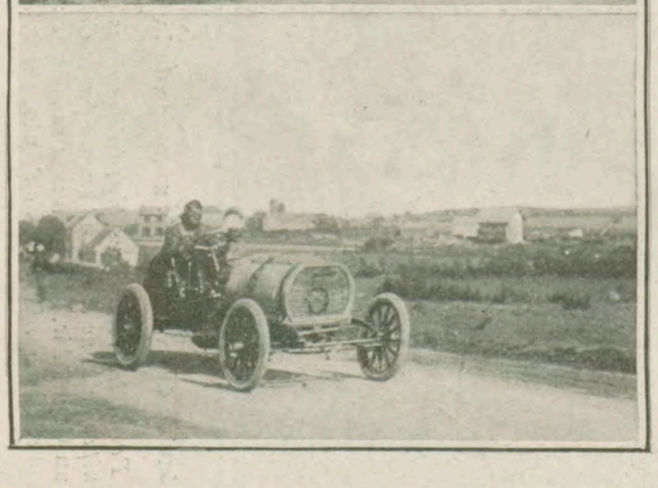
L'instantané photographique ne donne pas l'impression de la vitesse, mais fige une attitude ou un mouvement au 2 500e de seconde — Ce qu'ont fait vainqueurs et vaincus, conducteurs et voitures

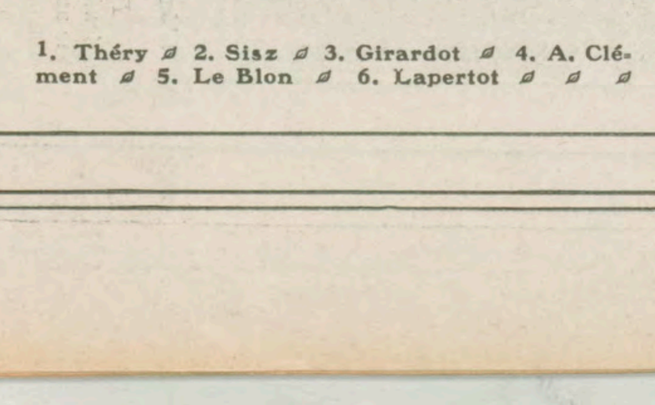






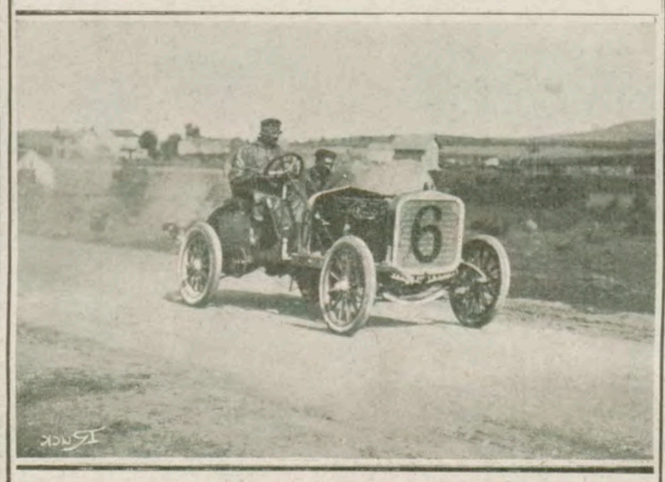






TOUT n'a pas été dit sur les Eliminatoires françaises, tant s'en faut. Après les résultats brutaux de l'épreuve, il est bon, sans doute, de juger les circonstances qui l'ont entourée, et plus particulièrement la valeur intrinsèque des conducteurs. La *Vie au Grand Air*, qui avait sur le Circuit d'Auvergne un grand nombre de photographes, nous donne aujourd'hui la vision de 22 voitures des Eliminatoires prises en pleine vitesse.

Voici Théry — à tout seigneur tout honneur — toujours flegmatique, indolent et placide. Voyez la Brasier filer sur la route avec une rectitude froudroyante, elle ne vous fournit pas, à la vue, l'impression de la vitesse que décèle le chronomètre. Et cependant... d'où provient une sensation aussi fausse ? De ce que la voiture est admirablement équilibrée, de ce que, à l'image des animaux rapides, le lévrier ou le pur-sang, tout le bloc moteur est condensé au centre, tandis que la voiture projette ses quatre roues loin d'elle,



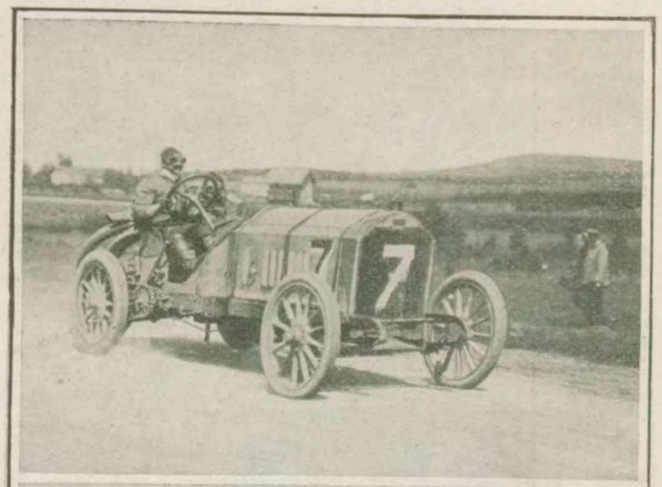
de ce que, enfin et par dessus tout, elle ne trépide pas.

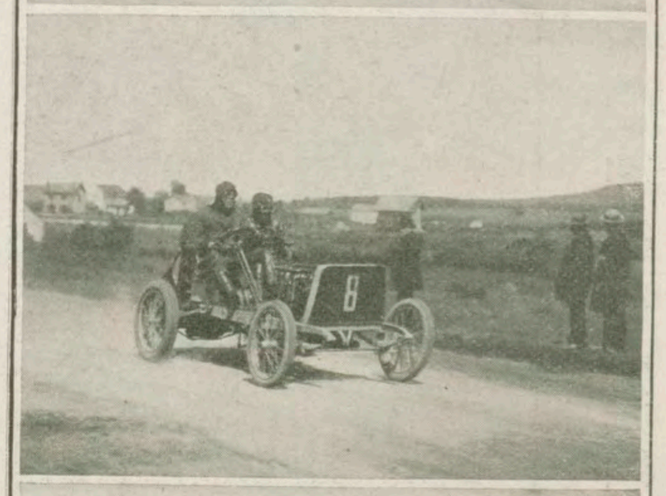
Caillois a fait une course extraordinaire, faisant preuve d'un brio endiablé. On ne sait peut-être pas qu'il a fait ses 20 derniers kilomètres sur les jantes d'arrière, ne tenant son volant que d'une main, l'autre occupée à maintenir en place convenable le levier des vitesses, légèrement décalé de ses crans.

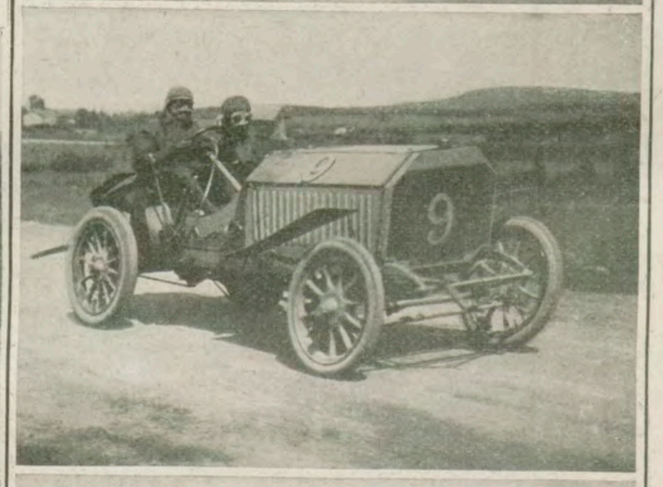
Duray, l'homme au *splendide physique*, ainsi que s'expriment sur son compte les revues étrangères, a réalisé en Auvergne les légitimes espoirs qu'on fondait sur lui. Vigoureux et adroit, audacieux au-delà de toute expression, il a trouvé dans sa puissante Dietrich le véhicule qui ne devait trahir aucun de ses efforts.

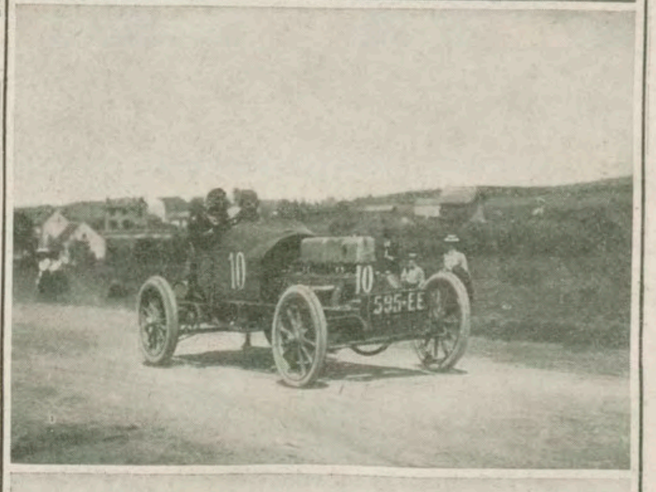
Voyez comme les photographies donnent également la perception très nette dont les robustes Panhard collaient à la route. Malheureusement, ces voitures connurent une guigne imméritée, comme on sait, en dépit de l'incroyable habileté de Farman, et de la précision admirable de Teste. Heath, une fois de plus, a dû à sa prudence accoutumée de faire une course honorable. Ces trois véhicules, établis avec amour en collaboration active par le commandant Krebs et René de Knyff, avaient de remarquables qualités et se posaient en favoris avant le départ. Leur infortune n'en fut que plus amère.

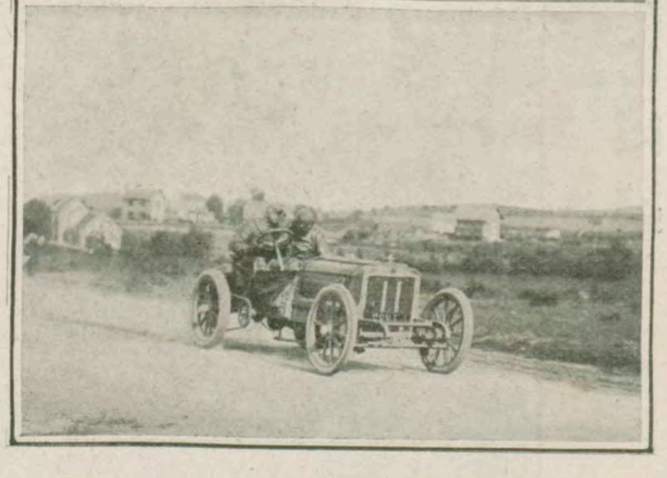
Tous nos lecteurs connaissent déjà la

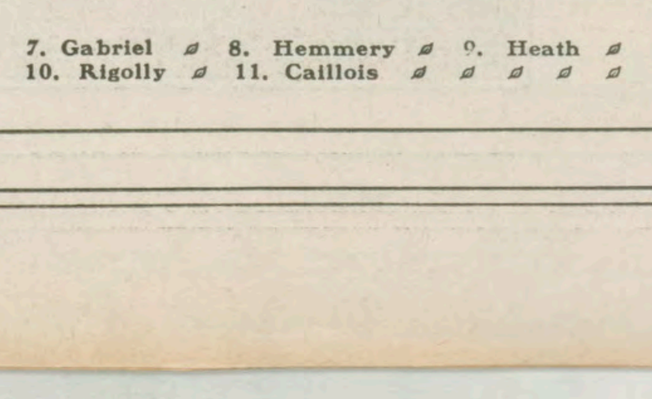






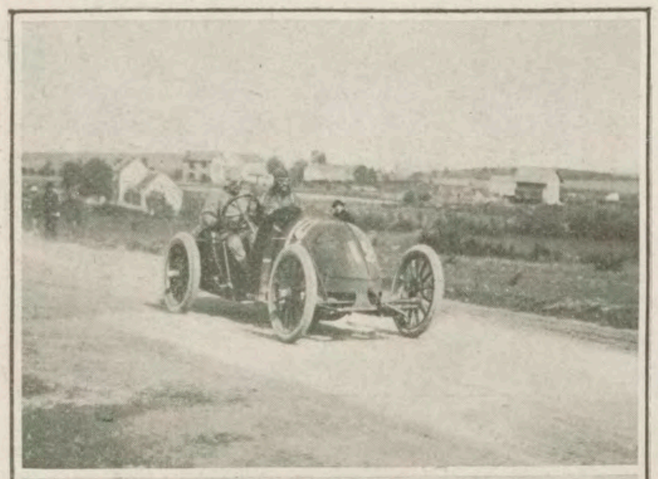


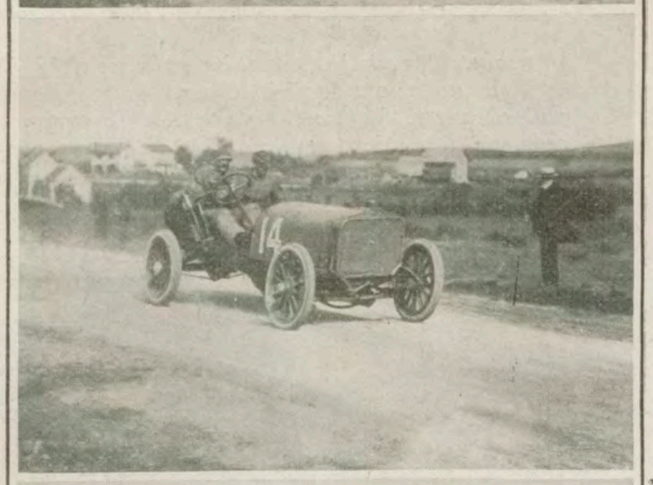


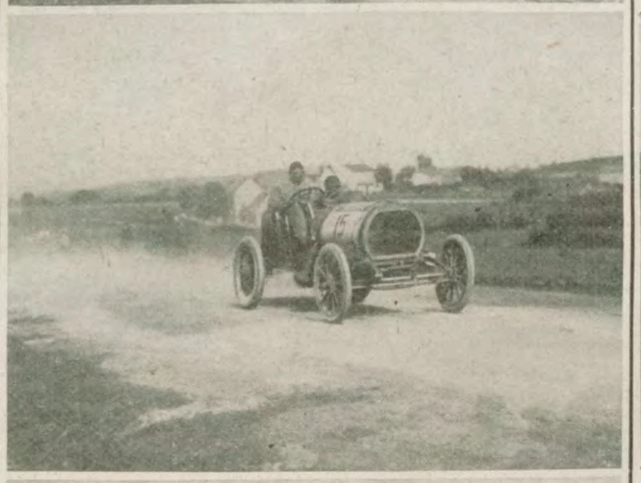


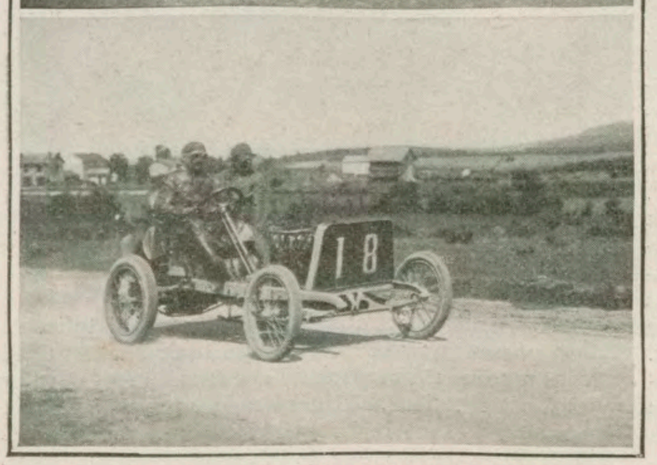
1. Théry — 2. Sisz — 3. Girardot — 4. A. Clément — 5. Le Blon — 6. Lapertot — 7. Gabriel — 8. Hemmery — 9. Heath — 10. Rigolly — 11. Caillois

remarquable course effectuée par les trois hommes de l'équipe Darracq : Hémery a été stupéfiant de témérité, de la Touloubre a fait la course d'attente qu'on attendait de lui. Quant à Wagner il a dépassé tout ce qu'on pourrait dire. Habile à tirer le meilleur parti possible d'une voiture excellente, il nous avait littéralement stupéfiés par la fougue de son démarrage. Sur le parcours, il a viré avec une adresse et une sûreté sans pareilles. Nous avons déjà dit quelles étaient l'originalité et la nouveauté des conceptions qui avaient présidé à l'établissement des trois voitures Darracq : nous devons reconnaître qu'elles se sont comportées sur la route du Circuit d'Auvergne d'une manière qui défie toutes critiques.







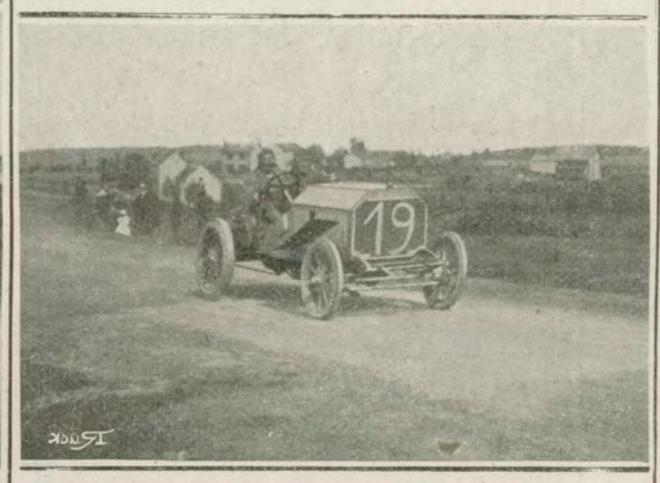


Et les Renault ? Assurément, ce sont celles qui, dans tout le lot, avaient l'aspect le plus *racinglike*, pour employer une expression chère aux Anglais. Le châssis au-dessous des essieux, ainsi qu'Harknen le fit naguère, elles donnaient sur la route l'impression de bêtes monstrueuses et rampantes. Elles ont fait preuve d'une vitesse étonnante ; malheureusement, elles chassaient dans les virages, sans quoi...

On avait pensé, avant la course, que l'équipe des conducteurs, Sisz, Edmond, Bernin était insuffisante. Sur l'un d'eux au moins, on s'était grossièrement trompé, car la révélation de Sisz a été, on peut le dire, l'événement de la journée. Ce Croate aux pommettes saillantes a fait preuve d'une habileté suprême et d'un sang-froid à toute épreuve.

Rigoly est toujours le même : très vite dans les lignes droites, il paraissait ne virer qu'avec appréhension, et certainement la Gobron, si régulière, eût pu faire un parcours plus rapide. Maintenant, il est certain qu'elle était un peu trop *empattée* pour l'Auvergne.

Le Blon a été excellent sous tous les rapports. Si l'on songe qu'il n'avait parcouru le Circuit que quatre fois sur une voiture de course, sa performance en apparaît encore plus remarquable. Il est d'ailleurs un de nos meilleurs conducteurs, surtout quand il consent à ne pas trop truquer sur



sa voiture. Fournier a été victime d'incidents malheureux après un bon début. Quant à Lavergne, en qui je prise bien des qualités, il semble dit qu'il ne rompra jamais avec la guigne qui l'assaille toujours.

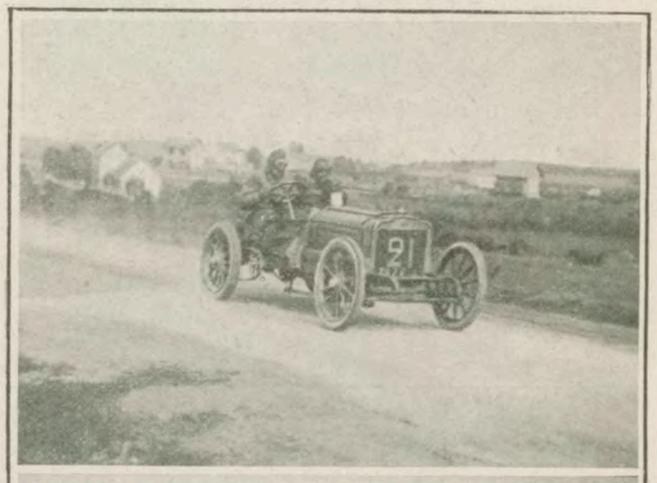
Gabriel comme Rougier portaient bien des espoirs ; des circontances fâcheuses les ont privés de déployer leur haute valeur. Gabriel est cependant un des hommes qui mènent le plus délicatement une voiture.

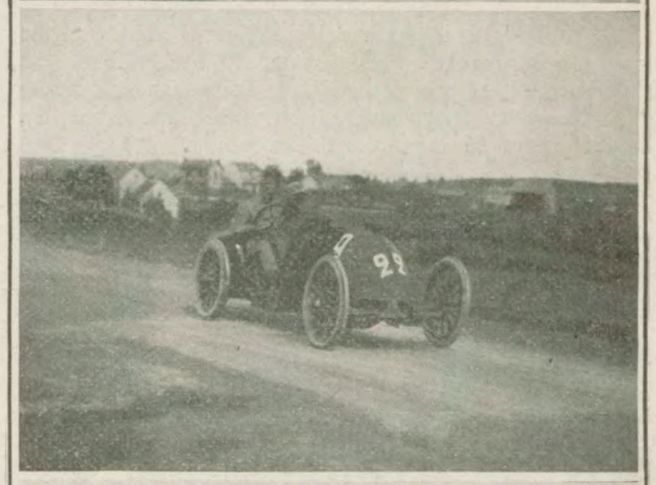
Girardot a commis une faute : celle d'avoir modifié sa compression le jour de la course. Il avait une voiture admirable, un délicat bijou de mécanique, robuste cependant et dont bien des connaisseurs attendaient une course remarquable. Pour mon compte personnel, j'ai appris avec peine la mise hors course de la C. G. V. qui représentait un effort colossal. On aurait tort de retenir sa défaite sans faire entrer en ligne de compte les circonstances qui l'ont accompagnée.

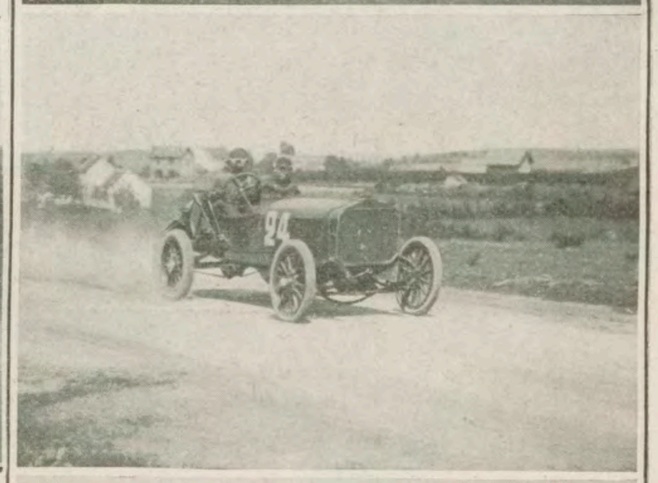
Sincèrement, la C. G. V. était absolument remarquable, et peu de concurrentes pouvaient rivaliser avec elle.

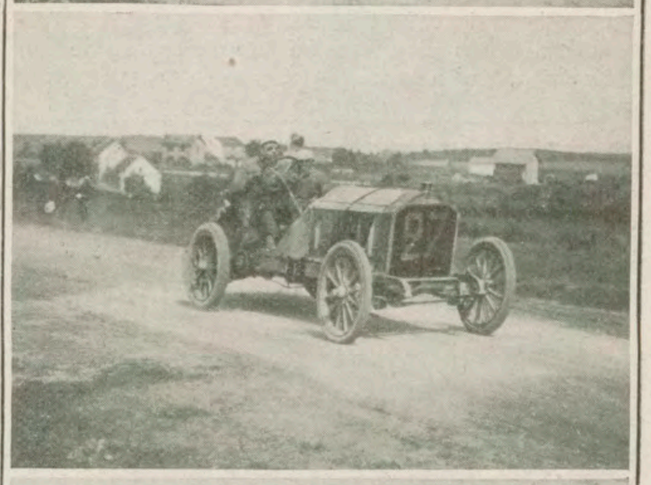
Des guignards encore... ce sont les conducteurs des trois Bayard A. Clément. Peut-on en faire un meilleur éloge que de dire en quelle haute estime les tenait Brasier. Albert Clément et Villemain n'ont pas été heureux : ce sont cependant des rois du volant, qui peuvent rivaliser avec les meilleurs.

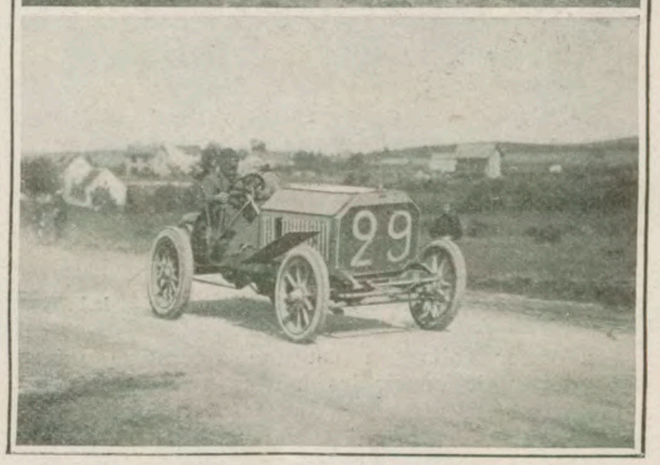
C. Faroux.







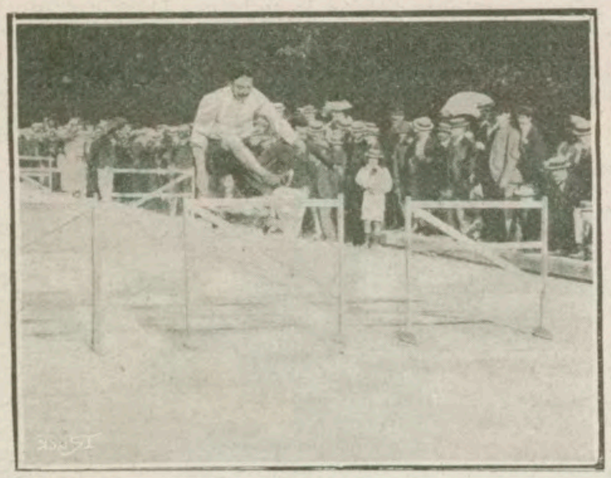




12. Edmond ▱ 14. Hanriot ▱ 15. A. Fournier ▱ 17. Rougier ▱ 18. Wagner ▱ 19. H. Farman

21. Stead ▱ 22. Bernin ▱ 24. Villemain ▱ 27. Duray ▱ 29. Teste ▱ ▱ ▱ ▱

LES CHAMPIONNATS DU MIDI



L'arrivée du 110 mètres haies. De Chaumel est en tête.

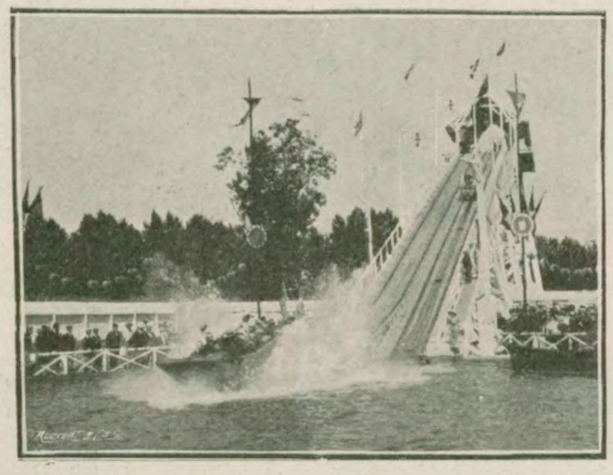
Ces championnats eurent lieu à Montpellier et furent organisés par l'U. S. E. M. De Chaumel est premier dans le 110 haies et dans le saut en hauteur, second dans le lancement du disque et le lancement des poids.

LES CHAMPIONNATS DE LA HAUTE-NORMANDIE

Baillard dans l'épreuve du lancement du poids des Championnats de la L. A. H. N.

Une nombreuse assistance se trouvait à Bolbec aux championnats de la Haute-Normandie, qui avaient réuni plus de 230 engagements. Nous donnons ici la photographie de Baillard, qui a lancé le poids à 10 m. 76.

LE WATER-TOBOGGAN A MARSEILLE



Le water-toboggan de l'Exposition Coloniale de Marseille.

Le Water Toboggan est une attraction qui a déjà fait courir les foules New-Nork, à Londres et à Genève.

Le Water-Toboggan de Marseille est un plan incliné, de 8 mètres de large et de 80 mètres de long, aboutissant à un grand lac. Deux voies ferrées sont installées pour les bateaux.

LES ADIEUX DE KID-LAVIGNE

Avant de retourner en Amérique, où l'appellent de nombreux engagements, Kid Lavigne, ex-champion du monde de boxe, offre une soirée d'adieux, qui aura lieu le 1er juillet, au Nouveau-Cirque, et dont le programme sera très attrayant.

Kid-Lavigne, ex-champion du monde de boxe.

LA COUPE DES PYRÉNÉES

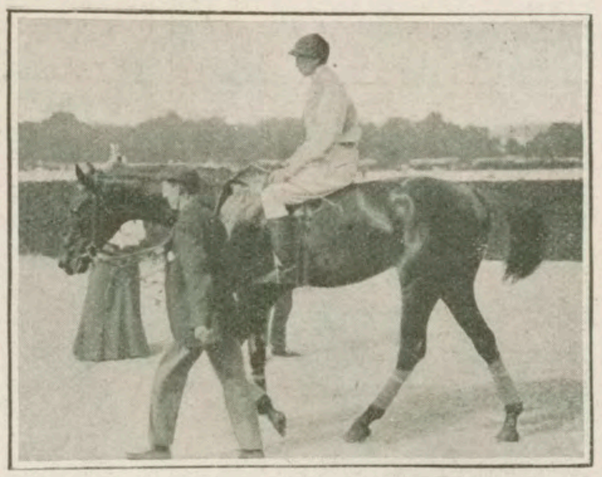
M. Ruau, ministre de l'agriculture, accompagné de M. Rengessen, sous-chef du cabinet, et de M. Léon, directeur du cabinet du sous-secrétaire d'Etat aux beaux-arts, a inauguré, lundi dernier, à trois heures, dans les bureaux parisiens de la *Dépêche*, 4, faubourg Montmartre, l'Exposition du Concours artistique organisé par notre confrère à l'occasion de la « Coupe des Pyrénées » pour la création d'une médaille sportive.

Après avoir examiné les envois exposés, et qui constituent un ensemble excellent, M. Ruau, à qui M. Sarraut, directeur parisien de la *Dépêche*, avait souhaité, au nom de la direction et de la rédaction de la *Dépêche*, la bienvenue en excellents termes, a bu au talent déployé par les artistes concurrents et au succès de la « Coupe des Pyrénées », dont l'organisation a été accueillie avec enthousiasme par les populations du Sud-Ouest.

M. Ruau a remis la rosette d'officier de l'instruction publique à M. Louis Oury, sculpteur statuaire, dont le projet a recueilli le premier prix.

Un grand nombre de nos lecteurs nous demandent des détails sur la Coupe des Pyrénées; nous les publierons dans notre prochain numéro.

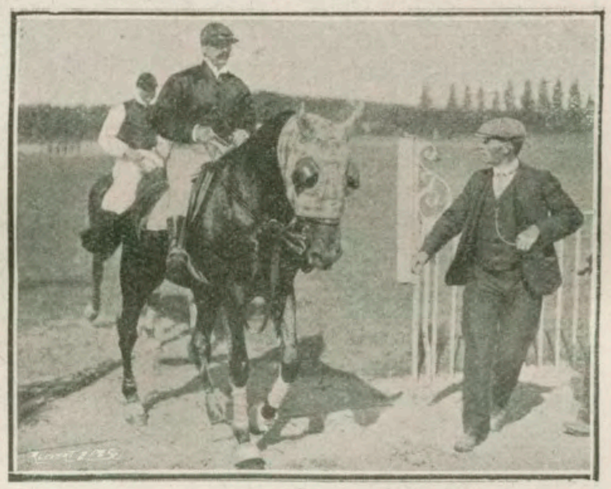
LE PRIX DU DÉBUT A ENGHIEN



***Creusotin*, vainqueur du Prix du Début (haies, 15.000 fr. et 1.000 fr. à l'éleveur), par Madcap et Cascapedia.**

Assam et Creusotin franchissent ensemble la haie finale; sur le plat, l'avantage restait au dernier nommé, battant Assam de 3 longueurs. Creusotin appartient au comte J. de Ganay.

LE PRIX DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE A St-CLOUD



***Cyrano*, le gagnant du Prix du Président de la Républi.ue, monté par le jockey Gardey.**

Cyrano a eu une facile victoire dans le Prix du Président de la République (course au trot monté, 2.800 m., 50.000 fr. et un objet d'art). Le gagnant appartient à M. F. Gautreau. Cyrano a trotté en 1'32"3/4.

LES AUDAX CYCLISTES EN ITALIE

Le départ des Audax cyclistes pour l'Italie.

Ces derniers jours sont partis pour l'Italie, en passant par la Suisse, les Audax Cyclistes qui vont rendre la visite que nous ont faite l'an dernier les Audax Italiens. L'itinéraire, des mieux compris, passe par Montereau, Joigny-Sombernon, Le col de la Faucille, Genève, le Simplon, Brescia, Milan et Turin. C'est à une moyenne de 100 km. par jour que ces vaillants touristes effectueront leparcours ·

Le Championnat International de Golf à la Boulie

M. A.-H. CROSFIELD, LE GAGNANT DU CHAMPIONNAT INTERNATIONAL

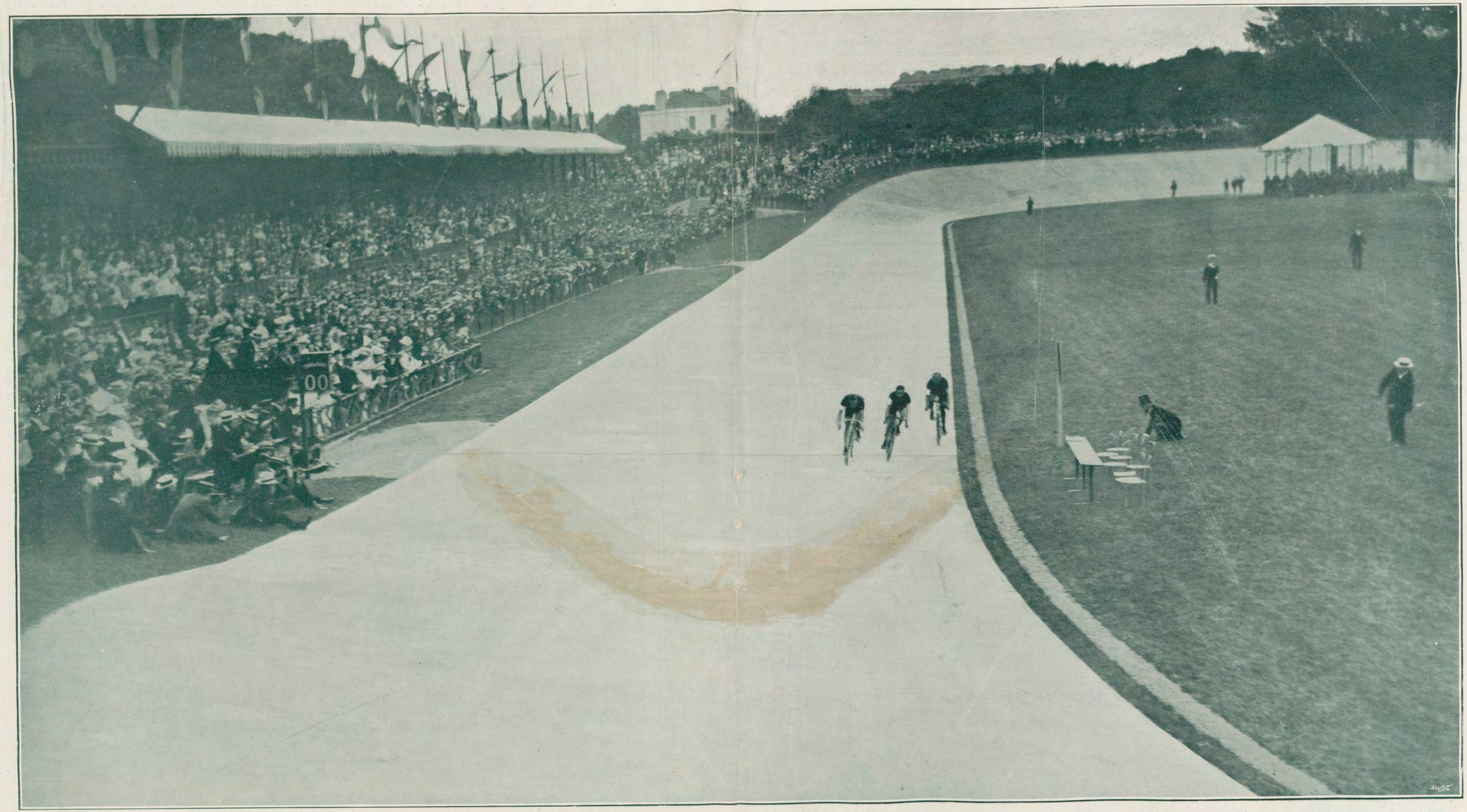
M. A.-H. Crosfield a gagné, après une très chaude lutte, le championnat international de Golf à la Boulie, contre sir Edgar Vincent. Toue deux ont joué au meilleur de leur forme. Dans les parties éliminatoires, sir Edgar Vincent avait battu M. A. Lambert, champion de la Boulie.

M. A.-H. Crosfield a beaucoup apprécié les « links » de la Boulie et les a comparés à ceux des meilleurs clubs d Angleterre.

Maintenant que nous avons, en France, de bons terrains et de grands joueurs étrangers pour nous montrer le beau jeu, nous ferons de rapides progrès en golf.

La Vie au Grand Air

LE GRAND PRIX CYCLISTE



L'ARRIVÉE DE LA FINALE DU GRAND PRIX CYCLISTE SUR LA PISTE MUNICIPALE DE VINCENNES

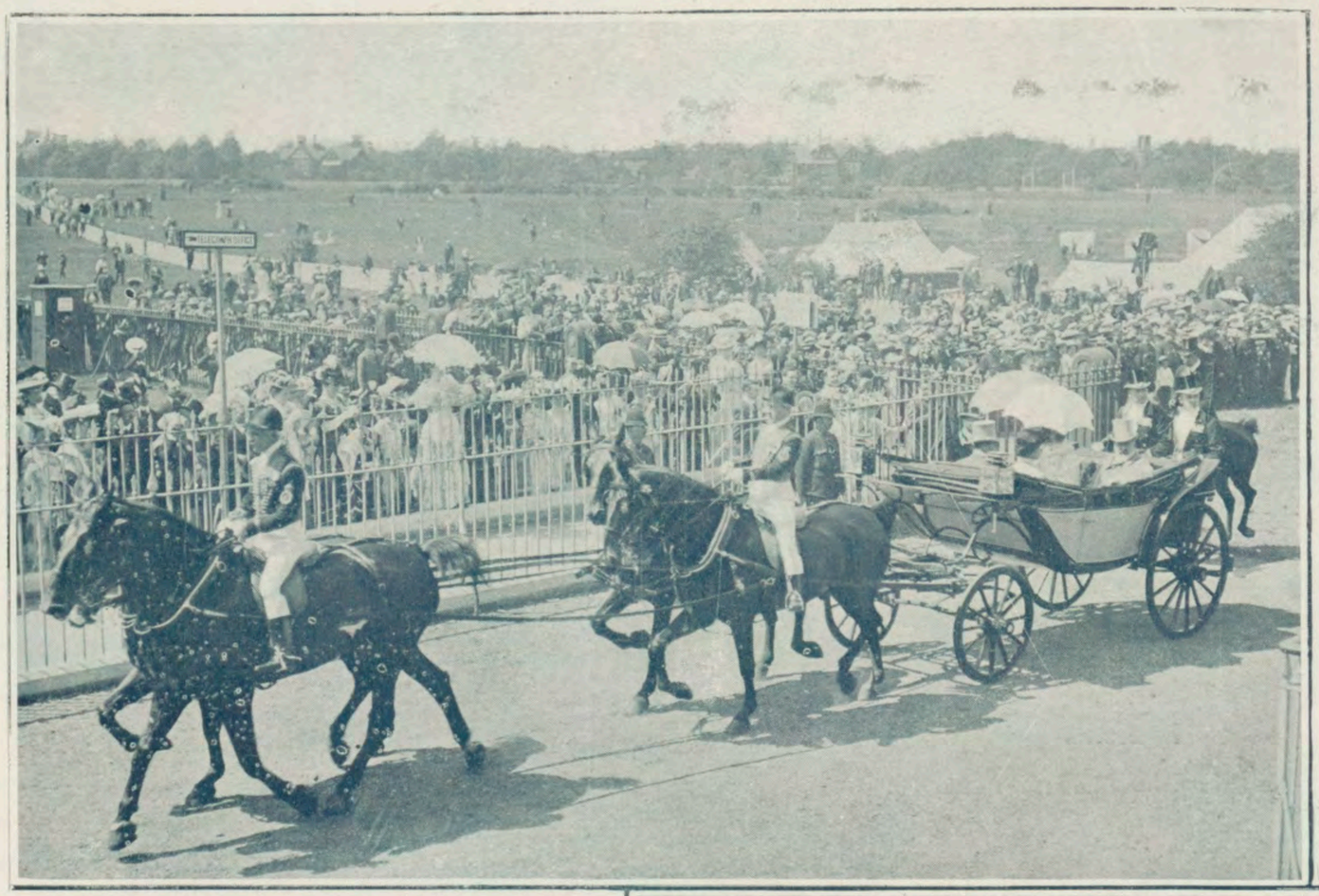
La finale du Grand Prix de Paris mettait en présence le grand crack américain Kramer, le gagnant de l'an dernier, Mayer et notre jeune champion national Poulain. Kramer a, dans le démarrage final, affirmé sa qualité, quelques défaillances récentes avaient paru rendre sinon douteuse, au moins pas très nettement supérieure. Passé par Poulain dans le dernier virage, et se trouvant en troisième position, il le rejoignait dans un effort superbe, au moment où la course paraissait perdue pour lui ; sur les derniers 60 mètres, il lui prenait, en quelques foulées puissantes, les vingt centimètres qui lui donnaient le Grand Prix. Mayer arrivait à une longueur et demie. Kramer montait des pneus Dunlop.

Notre prochain numéro sera un numéro exceptionnel

consacré à la Coupe Gordon-Bennett. Il paraîtra mardi prochain.

La Coupe d'Or d'Ascot et l'Elevage français

La Coupe d'Or d'Ascot est une des grandes épreuves de l'Angleterre ✦ C'est la réunion la plus mondaine ✦ L'élevage français a souvent triomphé à Ascot ✦



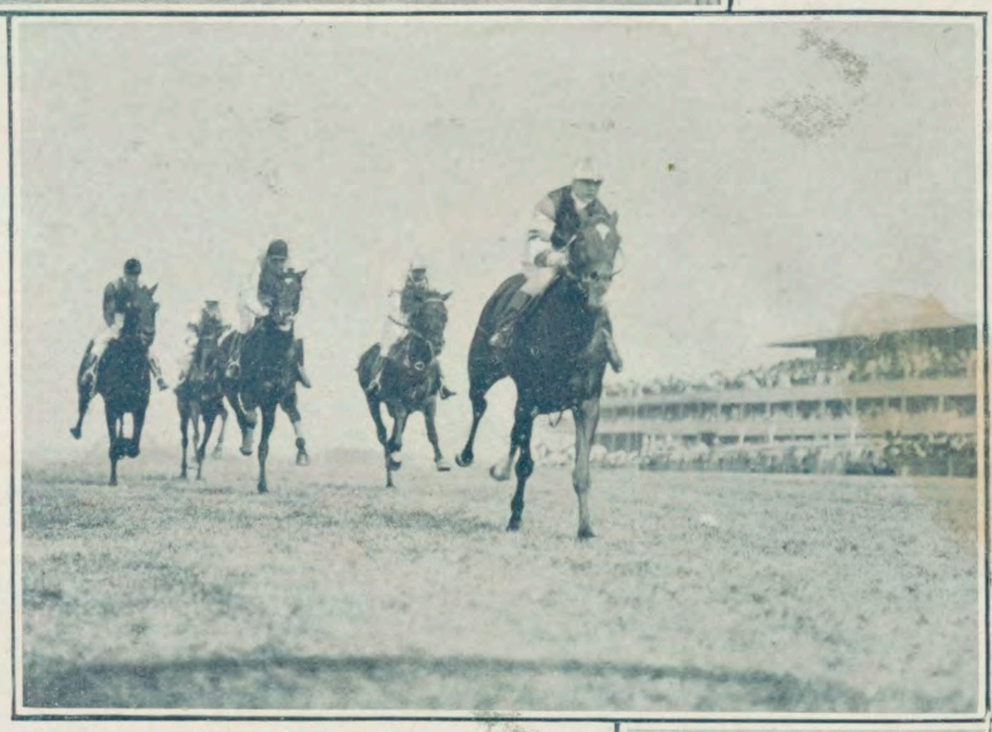
L'arrivée de S. M. Edouard VII aux courses d'Ascot.

Derrière la daumont du roi, tout un défilé d'autres daumonts, dans lesquelles se tiennent les membres de la famille royale, et entourées de piqueurs, de valets d'attelage, de commissaires à cheval.

La semaine d'Ascot ne peut se comparer à aucune de nos « semaines hippiques ». C'est la réunion par excellence de la haute aristocratie anglaise ; la situation d'Ascot, éloignée de Londres, la met à l'abri de cette multitude appartenant à toutes les classes de la société, depuis le grand seigneur jusqu'au dernier pick-pocket que l'on trouve à Epsom le jour du Derby. La police de l'hippodrome est, du reste, faite par les hommes de la Maison royale. La principale épreuve de la « semaine » est l'Ascot Cup, fondée par l'empereur de Russie, Nicolas Ier, en souvenir des courses de 1844 auxquelles il assista. C'était un vase d'une extrême magnificence, mais depuis la guerre d'Orient, le czar de toutes les Russies a suspendu son envoi habituel, et c'est le Comité des courses qui offre la « Coupe d'Or ».

Cette Coupe d'Or est une des épreuves que nos chevaux français gagnèrent le plus souvent ; et il est un fait à remarquer, c'est que la Coupe est toujours revenue à un excellent cheval ; les meilleurs performers de France et d'Angleterre figurent dans la liste des vainqueurs. Parmi les représentants de l'élevage français, Gladiateur en 1866, Mortemer en 1871, Herny en 1872, Verneuil en 1878, Boïard en 1874, Tristan en 1883, Elf en 1898, Maximum en 1903 furent parmi les vainqueurs.

Parmi les Anglais, on trouve Isominy deux années de suite, en 1879 et 1880, Robert the Devil, Foxhall, Tristan, Saint-Simon, Saint Gatien, Buccaneer, La Flèche, Isinglass, Persimonn, Cyllène, etc., tous grands étalons ayant donné des produits de toute première qualité. Ce qui prouve une fois de plus que la qualité d'un étalon est d'avoir été stayer. On voit des chevaux gagner brillamment sur de courtes distances et ne jamais donner au haras que des produits de second ordre.



La Gold Cup.

La principale épreuve du Meeting d'Ascot. A ce moment, le cheval de M. de Brémond, Maximum II, monté par Ransch, est en tête.

Maximum II, à M. de Brémond, qui, avec Marsan, à M. Schenekel, représentait l'élevage français, a étonné les sportsmen anglais, non point tant par sa course dans la Coupe d'Or, il ne se classa que second, battu par Zinfandel, mais le lendemain même de cette épreuve de 4.000 mètres qui se courut en 4 m. 23 s. 4/5 — temps record — Maximum II se mettait en ligne dans l'Alexandra Plate — 4.400 mètres — et se classait troisième à cinq longueurs seulement du vainqueur ; le fils de Chalet, dont la carrière comme cheval de courses est, je crois, près de sa fin, sera, ou je me tromperais fort, un étalon de tout premier ordre, malgré sa petite taille.

Souvent aussi l'Alexandra Plate vit le triomphe des couleurs françaises : Fille de l'Air en 1865, Trocadéro en 1870, Verneuil en 1878, — Verneuil réussit là où Maximum échoua, — Insulaire en 1879, Le Sénateur en 1899 et Arizoma en 1903. Zinfandel, vainqueur de l'Ascot Cup, avait, l'an dernier, gagné l'Alexandra Plate.

Parmi les propriétaires gagnants, Lord Howard de Walden n'occupe que la seconde place, quoiqu'il ait enlevé, avec la Coupe d'Or, l'épreuve la plus enviée et la plus richementdotée du royal meeting (3.260 liv. st.).

M. Hall Walker vient en tête avec 214.537 francs. Les deux places de Maximum II créditent M. J. de Brémond de 700 livres pour la Coupe et 100 livres pour l'Alexandra, soit 20.000 fr. Robinson occupe la tête des entraîneurs avec cinq gagnants, suivi de M. Gilpin, qui en compte quatre.

Voici la liste des principales épreuves d'Ascot, avec leurs allocations en livres sterlings.

La Gold Cup (3.260) ; Coronation stakes (3.000) ; Royal Hunt Cup (2.620) ; Hardwick stakes (2.404) ; Saint-James Palace stakes (2.150) ; Ascot stakes (1.945) ; Prince of Wals stakes (1.875) ; Coventry stakes (1.809) ; New stakes (1.796) ; Alexandra Plate (1.425) ; Biennal (1.178) ; Ascot Derby stakes (1.125) ; Wokingham stakes (1.070).

FRANC PICARD.

L'arrivée de la Gold Cup.

1er Zinfandel, 2e Maximum II, 3e Throwarody.

UNE CHARRUE AUTOMOBILE

L'automobilisme et l'agriculture ⌀ Une ère nouvelle pour les travaux agricoles ⌀ Avec le tracteur Ivel le coût du labourage est moitié moins élevé qu'avec des animaux et le travail est effectué quatre fois plus vite ⌀ ⌀ ⌀ ⌀

Le tracteur Ivel fonctionnant dans les vignes.

Le tracteur Ivel est une véritable charrue-automobile à essence d'une force de 18 chevaux et pouvant remplacer le travail de six à huit bœufs.

PARMI tous les instruments agricoles qui figuraient au grand Concours national de Bordeaux, notre attention a été tout particulièrement attirée sur le tracteur automobile, pour les divers travaux des champs.

Des expériences des plus intéressantes avaient été faites l'année dernière avec le tracteur « Ivel », pour la grande culture, au Concours national organisé dans le sud-ouest de la France, et ces expériences avaient attiré l'attention du monde agricole.

Cette année, M. Pilter, au Concours de Bordeaux, a fait des expériences avec le même tracteur, spécialement disposé pour travailler dans les vignes. Cet événement était plein d'intérêt, car c'était la première fois qu'on réussissait à faire les travaux dans les vignobles par traction mécanique. Cela ouvre une ère nouvelle pour les travaux de la vigne et peut avoir une grande influence sur cette belle culture française, car les essais qui ont eu lieu ont eu une durée qui a permis d'apprécier que le tracteur pouvait réellement fournir un travail continu.

La machine, dans la culture, est devenue aujourd'hui de première importance, en raison de la difficulté d'obtenir la main-d'œuvre nécessaire au moment des récoltes, et l'automobilisme est évidemment appelé à jouer un grand rôle. Le tracteur agricole, qui remplace les attelages pour traîner les faucheuses, moissonneuses, charrues, faire fonctionner les batteuses, etc., permet de diminuer, dans une très grande mesure, la quantité d'animaux nécessaires aujourd'hui dans une exploitation.

En outre, le tracteur ne fatigue pas et peut travailler toute la journée, même par les plus fortes chaleurs, et quand le travail est terminé, il reste à la remise et ne consomme pas.

Les clichés ci-dessus montrent le tracteur Ivel en fonctionnement dans les vignes.

Cette machine comporte un moteur d'environ 18 chevaux, à essence, très robuste et marchant avec une régularité parfaite. La manœuvre en est très simple.

Le poids est d'environ 1.600 kilos et les jantes des roues étant d'une grande largeur, le tracteur n'enfonce pas dans les terrains mous, tout en ayant une adhérence suffisante sur le sol pour faire le travail d'un attelage d'environ 6 à 8 bœufs.

Les rangées de vigne, à l'endroit où ont eu lieu les essais, étaient plantées à 2 mètres, le terrain était un palus de la Garonne qui est excessivement difficile à labourer. Néanmoins, avec le tracteur, on a réussi à labourer les vignes à raison de 4 hectares par jour avec une consommation d'essence de la valeur de 5 francs par hectare.

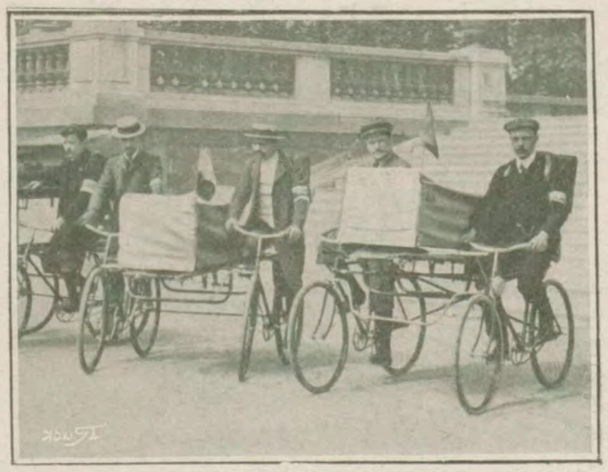
En prenant en considération l'amortissement de la machine, son entretien, les frais pour le graissage et pour les deux hommes nécessaires pour la conduite, et en faisant une comparaison avec le coût d'un hectare de labour dans les vignes avec un homme et un cheval, on trouve que le coût du labourage avec le tracteur agricole est moitié moins élevé qu'avec des animaux et que le travail est effectué au moins quatre fois plus vite.

La Vie au Grand Air, désireuse de tenir ses lecteurs au courant de toutes les améliorations et de toutes les nouveautés enfantées chaque jour dans l'industrie de l'automobilisme, se fait un devoir de porter à leur connaissance ce nouvel appareil, appelé à rendre de si grands services à l'agriculture.

P. M.

Le tracteur Ivel se rendant dans les vignes.

CONCOURS D'INSTRUCTION MILITAIRE aux TUILERIES



Cyclistes secouristes volontaires.

Le dix-huitième concours organisé par l'Union des Sociétés d'instruction militaire de France a eu lieu dimanche dernier, dans le jardin des Tuileries.

Le concours proprement dit a commencé à 7 heures du matin et a duré jusqu'à midi. Le Jury, présidé par le commandant de l'Ecole de Joinville, et composé d'officiers et de sous-officiers de l'armée active désignés par le gouverneur militaire de Paris, du cadre de Joinville et de professeurs civils, a fonctionné sans discon-

Le mur exécuté au Concours de Gymnastique des Tuileries.

tinuer. Les nombreuses Sociétés affiliées ont présenté leurs élèves successivement dans les diverses branches de l'instruction militaire. L'après-midi, sous la direction du colonel Dérué, des enfants des écoles primaires défilent et exécutent des exercices de gymnastique d'un réel intérêt. M. Loubet a honoré la cérémonie de sa présence.

LA GRANDE SEMAINE DE KIEL

Les champions français du Cercle de la Voile de Paris, qui doivent défendre à Kiel nos couleurs pour les régates de la Sonderklasse, sont arrivés en Allemagne le 13 juin.

Trois de ces petits bateaux ont été embarqués sur le steamer *Barsac* et conduits à destination par M. Paul de Raime.

Le *Paris*, un des yachts engagés dans la "Sonderklasse" des Régates de Kiel, sur bâbord avant du steamer *Barsac*.

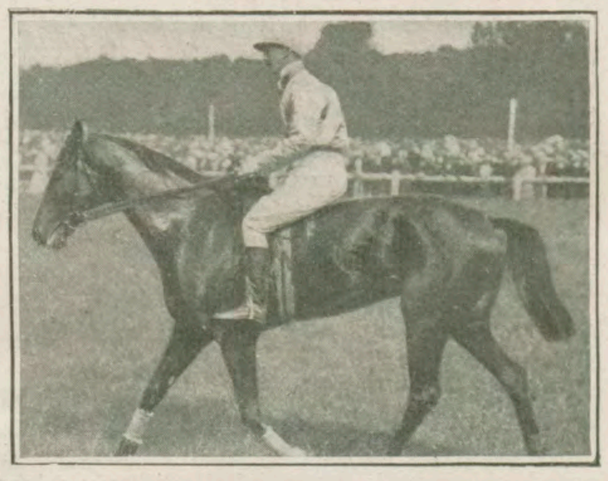
La grande semaine de Kiel a commencé le 22 au matin. Plus de 116 yachts de tous les tonnages sont inscrits pour y participer.

LE PRIX DE FRANCE A AUTEUIL

Valmajour.

L'arrivée du Prix de France, steeple-chase international, handicap pour gentlemen-riders (20.000 fr. — 4.000 m.).

Grace à une température agréable, le Prix de France s'est couru dans de très bonnes conditions, dimanche dernier, à Auteuil. Il y avait foule au pesage et à la pelouse. Le terrain était en excellent état. Faux-Fuyant a mené d'un bout à l'autre devant Sésostris, Valmajour; les autres bien groupés. La Rivière des tribunes passée avec beaucoup de brio par tout le pelo-



Le gagnant du Prix de France, *Valmajour*, à M. A. Veil-Picard, monté par M. Petit.

ton, Valmajour prenait résolument la tête, se détachait nettement au bull finch pour gagner au petit galop. Sur la fin Bébé se plaçait second devant Faux-Fuyant et Sésostris, qui ne persévérait plus.

Le Prix de France, à Auteuil, est une des dernières réunions importantes de la saison des courses parisiennes.

LA FÊTE NAUTIQUE DE L'HOTEL-DE-VILLE

Robelet. Aligne.

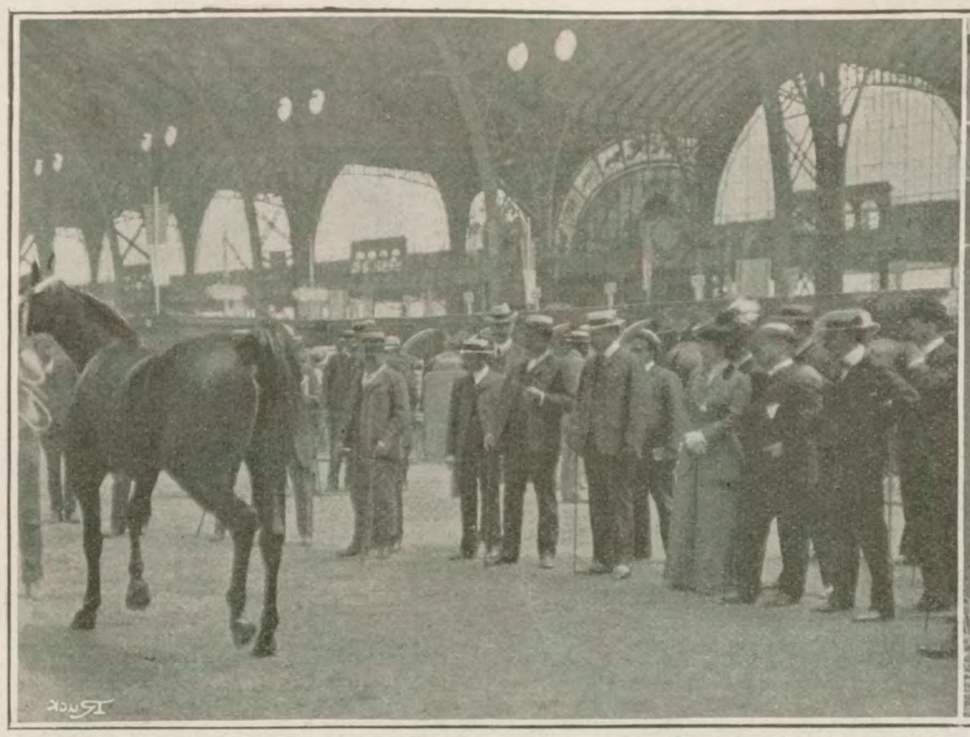
La finale des Joutes à la lance. Aligne est tombé par Robelet, qui est déclaré champion,

LA COUPE DE LA *VIE AU GRAND AIR* ÉPÉE

La Poule à l'épée, pour laquelle la *Vie au Grand Air* offre une Coupe, a été gagnée cette année par M. Collignon, de la salle Laurent.

PARIS-VALENCIENNES COURSE CYCLISTE

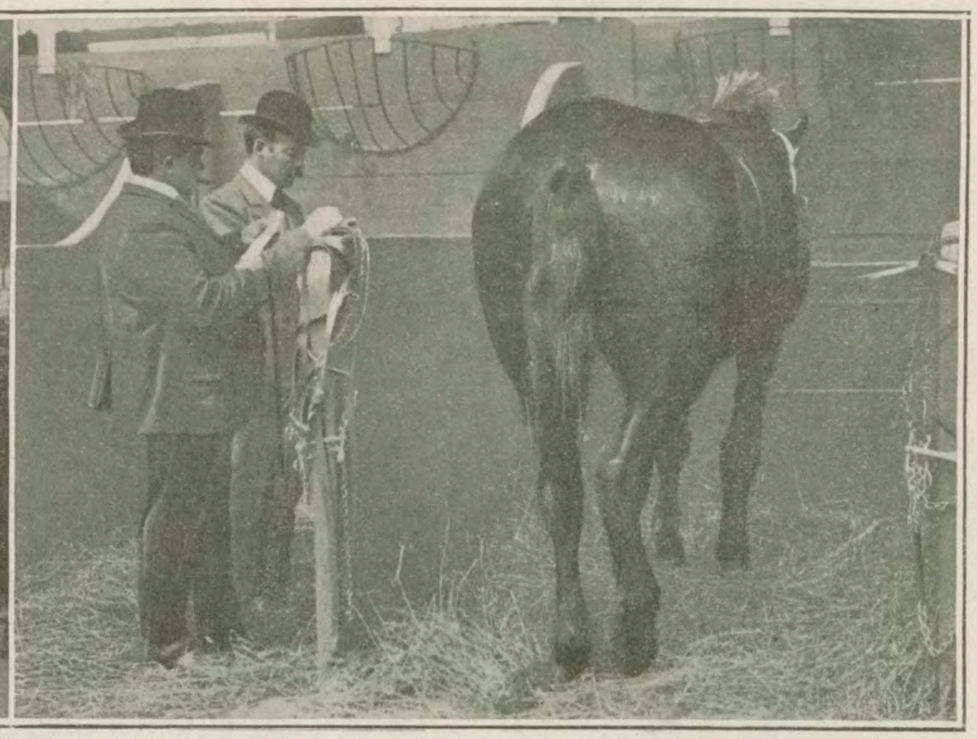
Le départ de Paris-Valenciennes (250 kilom.). Trousselier se classe 1er en 9 h. 30 s.



Th. Lallouet. Ctesse et Cte Le Marois.

La présentation d'un crack.

Beaumanoir, *par Narquois et Quenotte, demi-sang normand, première prime des étalons, est présenté à M. Th. allouet, au marquis de Ganay, au comte et à la comtesse Le Marois, au prince Murat.*



M. Mac Lauglin.

L'achat d'un vainqueur.

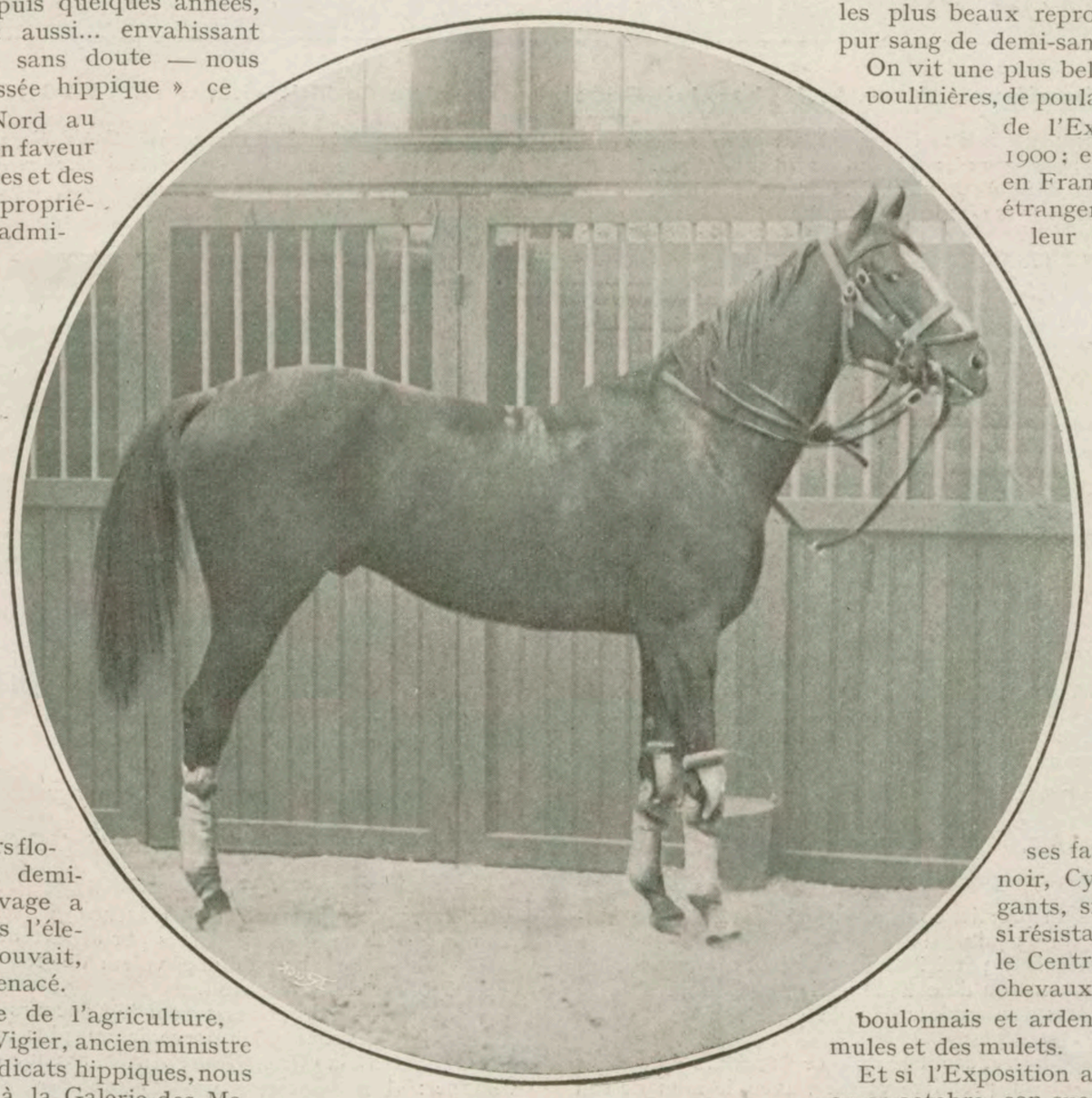
M. Mac Lauglin, le grand importateur américain de chevaux percherons qui, depuis le mois de mars, a fait en France l'acquisition de 300 étalons percherons, a acheté la plupart des lauréats percherons du Concours général hippique.

LE CONCOURS GÉNÉRAL HIPPIQUE

Le Concours général hippique a obtenu un grand succès auprès du public comme auprès des sportsmen ⸗ Il réunit un très grand nombre d'animaux de valeur ⸗ Un nouveau Concours aura lieu l'an prochain ⸗ ⸗ ⸗ ⸗ ⸗ ⸗ ⸗ ⸗

Eleveurs, propriétaires et amateurs de chevaux doivent rendre grâces aux fervents de l'automobile. Si la traction mécanique n'avait pas pris depuis quelques années, un aussi grand et aussi... envahissant développement, jamais — sans doute — nous n'aurions eu cette « poussée hippique » ce mouvement général du Nord au Midi, et de l'Est à l'Ouest, en faveur du cheval. Depuis des années et des années, les éleveurs et les propriétaires de chevaux et aussi l'administration des haras vivaient dans un doux farniente ; mais vint le jour où les écuries se démontèrent, les remises de voitures furent transformées en garages, les cochers quittèrent leur « perpignan » pour le volant de direction, et l'élevage chevalin — une des richesses de la France, connut les mauvais jours. Alors, devant cette menace, les députés des régions d'élevage chevalin, les syndicats, les sociétés hippiques eurent, comme on dit, la... venette. Certes, il est des types de chevaux dont l'élevage sera et malgré tout, toujours florissant, le pur sang et le demi-sang trotteur, car cet élevage a pour lui les courses — mais l'élevage du cheval moyen se trouvait, avouons-le, sérieusement menacé.

Donc, grâce au ministre de l'agriculture, M. Ruau, grâce aussi à M. Vigier, ancien ministre de l'agriculture, et aux syndicats hippiques, nous eûmes la semaine passée, à la Galerie des Machines un Concours général de reproducteurs des races chevalines et asines ; pendant les trois jours que dura ce concours, il y eut foule, autant et peut-être plus que lors des concours généraux agricoles. Le public, les amateurs français et étrangers — car les gouvernements étrangers avaient délégué des envoyés spéciaux à cette manifestation hippique — vinrent admirer les plus beaux reproducteurs de nos races de pur sang de demi-sang et de trait.



Un lauréat.

Exema, *par Gulliver et Xalopa, au vicomte d'Harcourt (Haras de St-Georges), qui a obtenu la première prime des chevaux de pur sang anglais.*

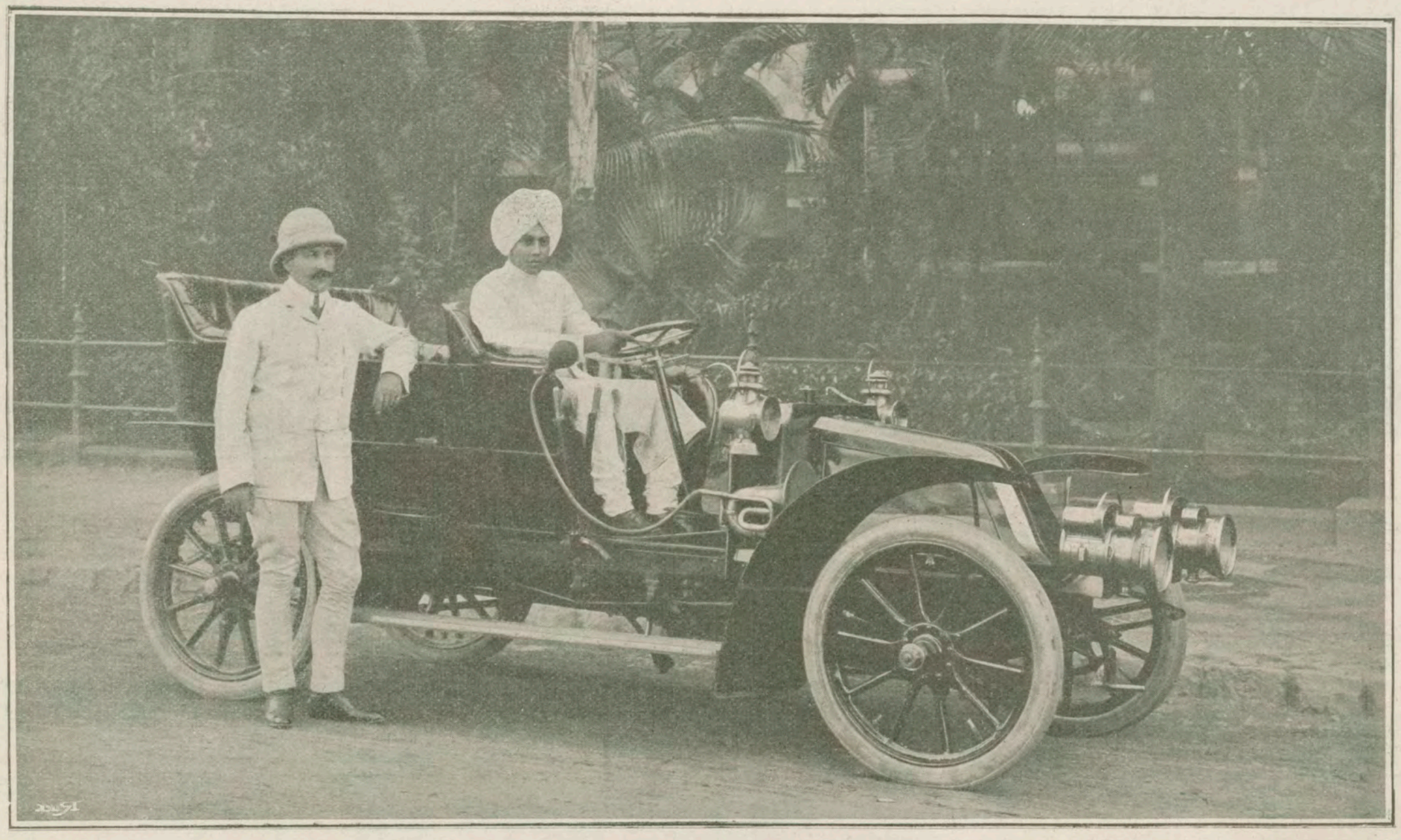
On vit une plus belle collection d'étalons et de poulinières, de poulains et de pouliches que lors de l'Exposition internationale de 1900 ; et tous étaient nés et élevés en France. Les directeurs des haras étrangers furent unanimes dans leur appréciation : l'exhibition était *unique*. Résultat : des achats importants, et, ce qui vaut mieux pour l'avenir, un mouvement en faveur du cheval. Les grands propriétaires lauréats de nos hippodromes : Ed. Blanc, Camille Blanc, Vicomte d'Harcourt, n'avaient pas hésité, non point par attrait d'une médaille ou d'un diplôme, à déplacer leurs grands étalons, leurs grandes poulinières, et le public put admirer ces anciens lauréats de nos hippodromes, Retz, Exéma, Saxon, Masqué, Edouard III, Lucie, Andrée. La Normandie nous envoya ses fameux trotteurs : Beaumanoir, Cyrano; le Midi, ses si élégants, si fins et en même temps si résistants arabes et anglo-arabes; le Centre, le Nord et l'Est, leurs chevaux de trait : percherons, boulonnais et ardennais ; il y eut même des mules et des mulets.

Et si l'Exposition avait eu lieu en septembre ou en octobre, son succès aurait été double. On s'en souviendra pour l'an prochain.

L'avant-dernier jour, le Président de la République est venu en personne à la Galerie des Machines.

Paul Méguin.

L'AUTOMOBILISME AUX INDES



Un Prince indien chauffeur : S. A. le Maharajah Gopal Saran Sing de Tikari, sur sa 14-20 HP Renault frères.

L'automobilisme prend un essor rapide aux Indes, où les princes indigènes deviennent tous les clients fidèles des grandes firmes européennes, et surtout françaises. 150 voitures roulent déjà à Bombay. La Renault y est surtout remarquée par sa souplesse et par sa marche régulière et silencieuse qui charment les rajahs. Le Maharajah Gopal Saran de Tikari, que représente notre photographie, a imité, en achetant récemment cette voiture, son compatriote le Maharajah Sahib Bahadin d'Alivar, déjà propriétaire d'une Renault du même type depuis deux mois.

Grand Concours de la Coupe Gordon-Bennett

Organisé par la VIE AU GRAND AIR et JE SAIS TOUT

20.000 francs de prix dont une voiture automobile de 10.000 francs

DEUXIÈME CONCOURS. — *Concours d'honneur*

Réservé aux 89 concurrents classés dans le 1er Concours
(Voir les noms dans la *Vie au Grand Air* du 23 juin.)

Ce concours comprendra 12.000 francs de prix répartis comme suit :

1er Prix : **Une magnifique voiture automobile 10 chevaux de la Société des voitures légères « Unic » (Georges Richard et Cie)** (valeur 10.000 francs). Le gagnant de ce prix sera habillé (vêtement d'été et d'hiver) par la Maison Strom. — Du 2e au 5e prix : Une **superbe bicyclette**. — Du 6e au 11e prix : Un **objet** d'une valeur de 100 francs.

TROISIÈME CONCOURS

Réservé aux concurrents n'ayant pas pris part au Concours d'honneur
(8.000 francs de prix.)

Nous offrons pour ce troisième concours, qui est en quelque sorte un concours de consolation, quatre-vingt-neuf prix.

Ces prix seront attribués à raison d'un prix par département, plus un prix pour l'Algérie et un pour l'étranger, c'est-à-dire que, dans chaque département, le concurrent qui aura envoyé la solution la plus exacte aura droit à un prix, suivant l'ordre de classement général qui aura été établi d'après l'art. II du règlement du concours.

RÈGLEMENT GÉNÉRAL DU DEUXIÈME CONCOURS (Concours d'Honneur) ET DU TROISIÈME CONCOURS (Concours de Consolation)

La publication des résultats du premier concours a été faite dans le numéro de la *Vie au Grand Air* du 23 juin.

Art. IX. — Seront seuls admis à participer au Concours d'honneur les concurrents de chaque département ou de chaque nation classés dans notre premier concours. (Voir les noms des lauréats dans la *Vie au Grand Air* du 23 juin.)

Art. X. — Les concurrents qui prendront part à ce Concours d'honneur devront nous adresser le nom de la première voiture, avec le nom de son conducteur, qui doit arriver dans la **Coupe Gordon-Bennett**, en indiquant, comme pour l'Eliminatoire, le temps en heures, minutes, secondes et cinquièmes de seconde, en cas de solutions *ex æquo*.

Art. XI. — Le troisième concours (Concours de consolation) est uniquement réservé aux concurrents n'ayant pas été classés pour participer au Concours d'honneur. (Voir les résultats dans la *Vie au Grand Air* du 23 juin.)

Les règles de ce concours sont les mêmes que celles du Concours d'honneur (voir l'article IX), avec cette différence que les concurrents seront, comme pour le premier concours, classés par départements et par nations.

C'est donc 89 objets d'une valeur de 100 francs qui seront attribués à cette épreuve de consolation.

Art. XII. — Les réponses pour le Concours d'honneur et le Concours de consolation devront nous parvenir au plus tard le 2 juillet, elles devront être adressées à la *Vie au Grand Air*, 9, avenue de l'Opéra, et porter sur l'enveloppe : **Concours Gordon-Bennett**.

Les résultats seront publiés dans la *Vie au Grand Air*, le 21 juillet.

Les concurrents participant au Concours d'honneur et au Concours de consolation devront coller sur la solution les bons correspondants, qu'ils trouveront dans les numéros 353, 354, 355 de la *Vie au Grand Air*.

Nous prions les concurrents de se conformer strictement à cette dernière clause ; nous nous verrions, à notre grand regret, obligés d'écarter systématiquement les solutions qui ne rempliraient pas les conditions exigées.

Championnats Nationaux de Courses à pied

ET CONCOURS ATHLÉTIQUES

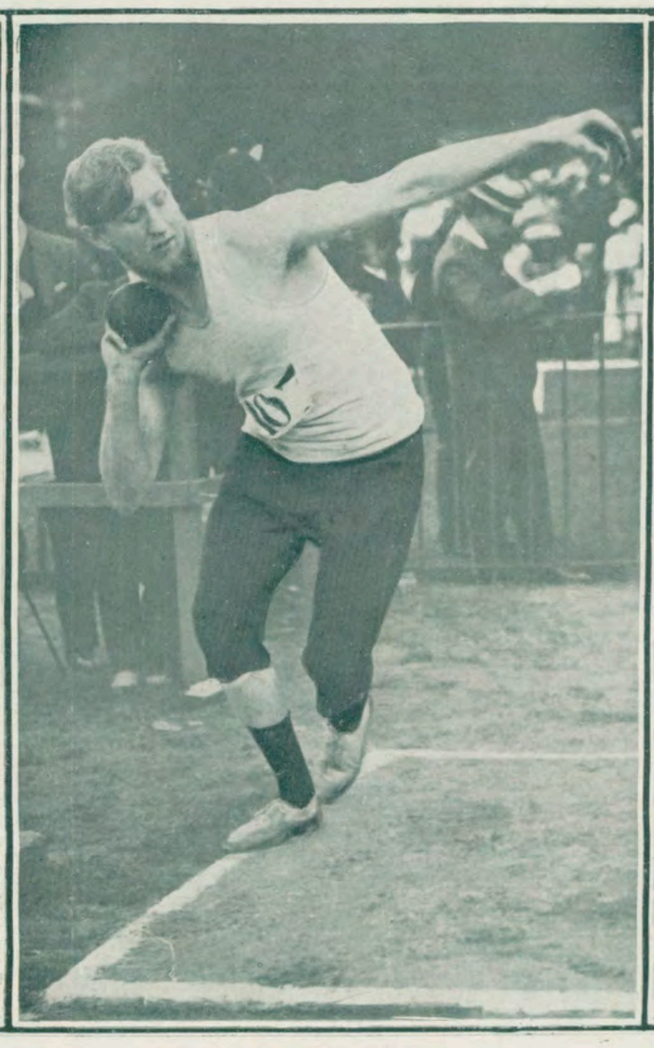
Eboué, du Stade Bordelais Université Club. | Loiselle, du Stade Français. | Malfait, du Racing-Club Roubaisien. | Moreau, du Racing-Club de France. | Lemoine, du Racing-Club de France.

L'arrivée des 100 mètres plat.

Les 100 mètres plat, des Championnats de France, ont été gagnés par Malfait, du R. C. R., en 12 s. 3/5. Il est champion de France sur la distance pour la seconde fois, mais, l'année dernière, son temps était bien meilleur : 11 s. 4/5. Malfait a également remporté l'épreuve des 400 mètres plat en 50 s. 4/5.

Le saut en longueur sans élan.

Cette épreuve se dispute pour la première fois cette année ; Jardin, du R. C. F., se classe premier en sautant 3 m. 05. Avec élan, on saute à peu près le double.



Le lancement du poids.

Le seul record français battu en 1905 est celui du lancement du poids. Tison, le champion interscolaires, atteint la distance de 12 m. 46. Le précédent recordman était Scrépel, du R.C.R., avec 12 m. 32.

Le saut en hauteur sans élan.

Ce championnat ne s'était pas encore disputé avant cette année, ainsi que celui du saut en longueur sans élan. Il revient à Bitsch (C. S. M.), qui franchit 1 m. 37.

LA RÉCEPTION DE THÉRY A L'*AUTO*

M. C. Faroux. M. Desgrange. M. Brasier. Caillois. Théry.

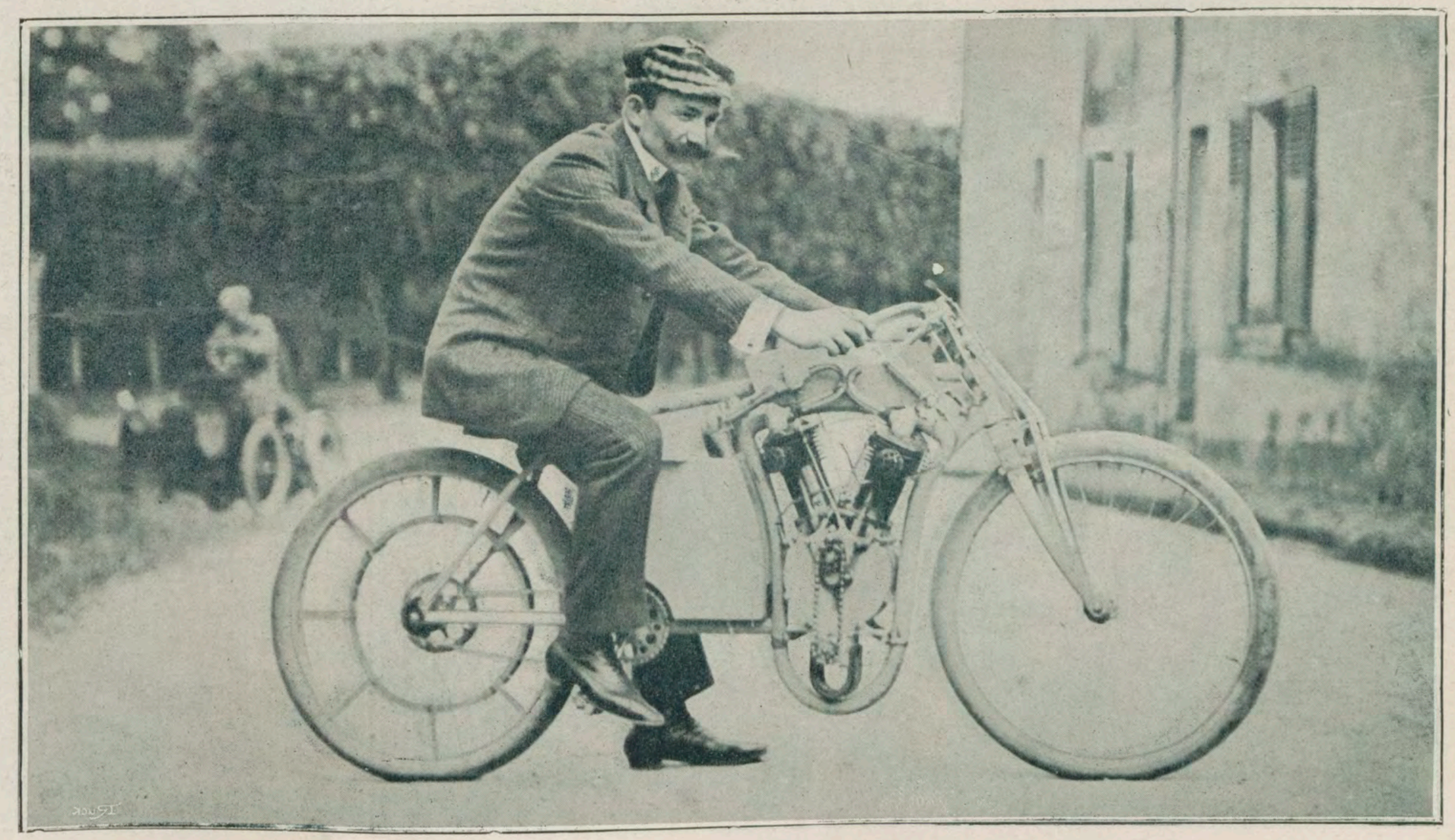
M. BRASIER, LE GAGNANT DU PRIX DE 100.000 FRANCS OFFERT PAR L'*AUTO*, REMERCIE M. DESGRANGE

*Théry est revenu du Circuit par la route sur la voiture même des Eliminatoires. Une cordiale réception était préparée en son honneur à l'*Auto, *qui, on le sait, avait offert un prix de 100.000 francs au constructeur de la marque victorieuse dans les Eliminatoires françaises. Une foule énorme acclama Théry dans sa traversée de Paris. Il fut chaudement félicité par M. Desgrange. Il était accompagné de M. Brasier et de son camarade Caillois.*

LA COUPE DU MOTOCYCLE-CLUB

M. BARDIN, PRÉSIDENT DU M. C. F., ESSAYE LA MOTOCYCLETTE DE DEMESTER

Les engins des concurrents furent pesés, avec le plus grand soin, la veille de la course, à Saint-Arnould, en présence des délégués des nations représentées dans la Coupe. Chaque motocyclette ne dépassant pas 50 kilos, était immédiatement essayée puis enfermée dans une caisse jusqu'au départ de la course.



WONDRICK, VAINQUEUR DE LA COUPE DU MOTOCYCLE-CLUB

A l'exemple de son aînée, la Coupe Gordon-Bennett, la Coupe du Motocycle-Club de France devait s'en aller à l'étranger. C'est le coureur autrichien Wondrick qui l'enlève. Très courageux, très adroit, il aura été puissamment aidé par la marche régulière de sa motocyclette Laurin-Klément, *qui n'eut pas plus de panne que ses pneus* Continental *à fortes toiles.*

La Vie au Grand Air

LA COUPE DU MOTOCYCLE-CLUB DE FRANCE

Demester en pleine vitesse sur le kilomètre lancé.

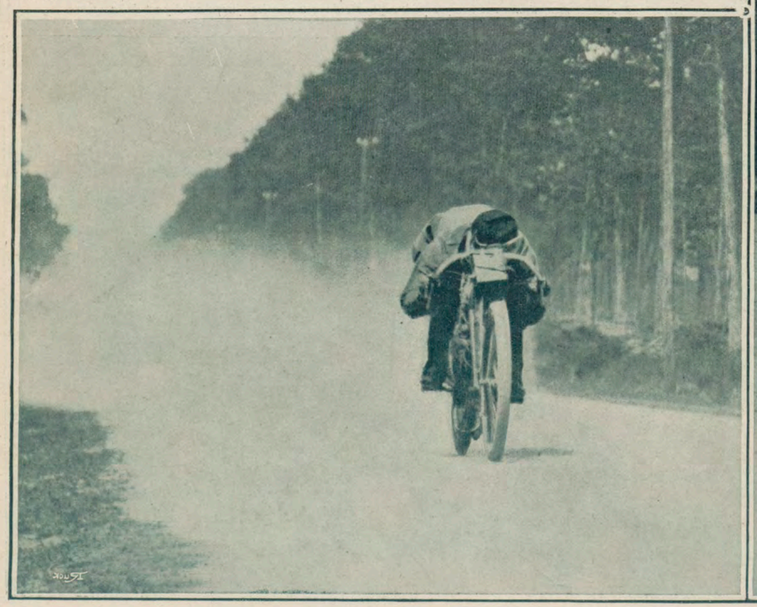
N'ayant plus sur le premier, Wondrick, qu'un retard de 1 m. 32 s., Demester commence le cinquième tour de façon foudroyante, couvrant le kilomètre lancé en 34 s. 4/5, soit une moyenne de 103 kil. 448. La motocyclette Griffon *qu'il montait était,* ***du reste****, la plus vite de toutes les machines engagées.*

Le vainqueur Wondrick.

Le coureur autrichien Wondrick est certainement un homme de classe ; c'est bien lui qui a battu Demester, par son audace et son sang-froid, car sa machine était nettement moins vite que celle de Demester.

L'arrivée de Wondrick.

Le champion autrichien a pu accomplir tout le parcours sans un accident. Moins vite peut-être que les français, il n'a dû sa victoire qu'à la régularité de marche de son moteur.



Giuppone finissant son dernier tour.

Le jeune Giuppone et sa motocyclette Peugeot *arrive troisième, avec 20 m. 47 s. de retard sur le premier. Il est néanmoins classé second, Demester ayant été disqualifié.*

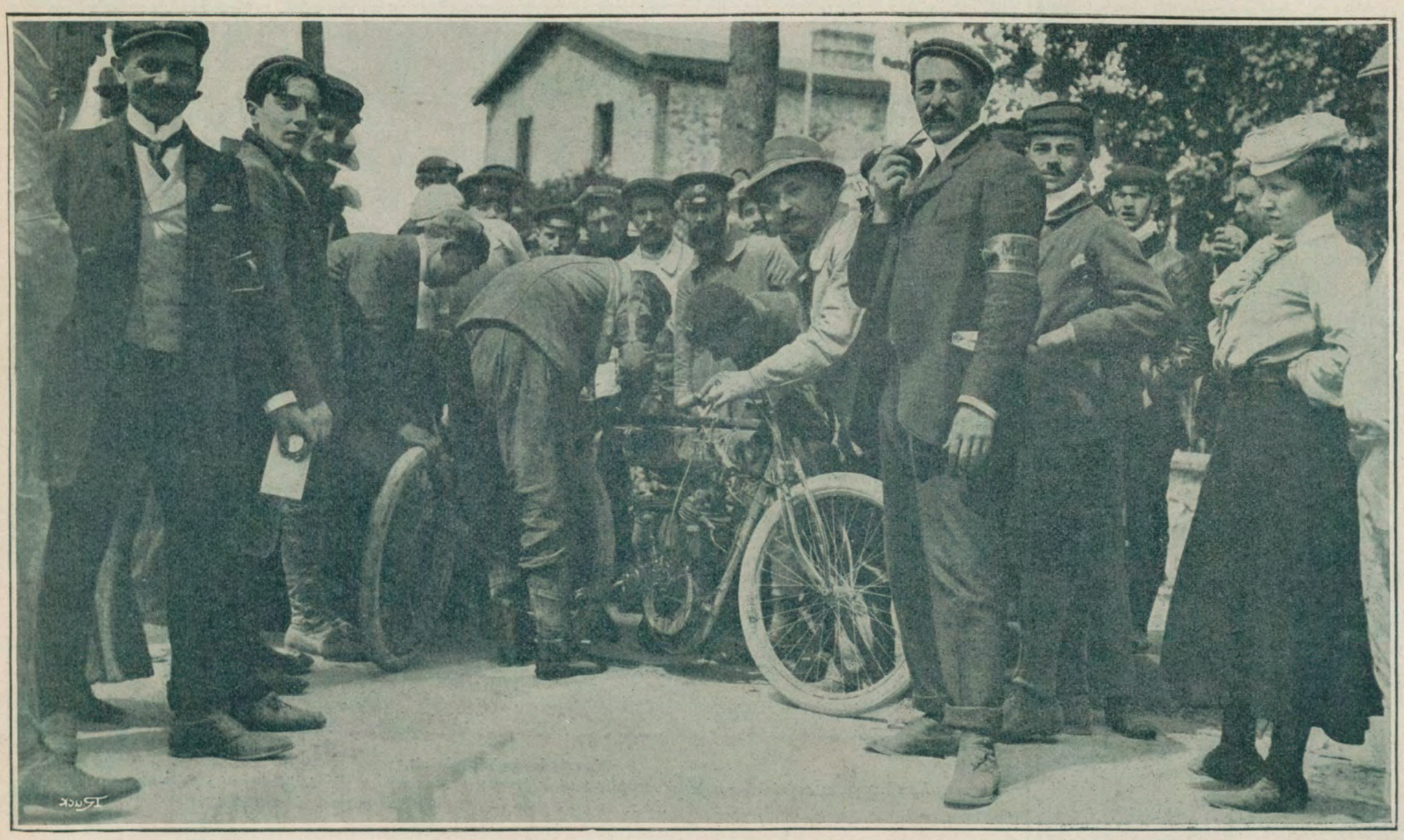
Nikodem montant la côte de Saint-Arnould.

Après une course très courageuse, Nikodem est arrivé quatrième, mais, retardé en route par des accidents divers, il n'atteignait le contrôle qu'après la fermeture et n'était pas classé.

LA COUPE DU MOTOCYCLE-CLUB

Le Motocycle-Club de France organise sur un circuit de 54 kilomètres de route aux environs de Dourdan les épreuves d'une Coupe internationale. Gagnée l'an dernier par la France, cette coupe part en Autriche, conquise par l'Autrichien Wondrick.

LA COUPE DU MOTOCYCLE-CLUB



CISSAC CHANGE DE ROUE AU CONTROLE DE DOURDAN

Au dernier moment, Champoiseau, arrivé troisième dans les éliminatoires, fut remplacé par Cissac, dont la course ne fut pas heureuse. Le règlement ne permettait pas le changement de roue et Demester devait perdre la seconde place pour en avoir lui aussi opéré un.

L'ALLEMAND CARL MUELLER, TOMBÉ AU VIRAGE DE SAINT-ARNOULD

Ces courses, organisées par le M. C. F. se disputent dans des conditions extraordinaires. La route est laissée libre à la circulation pendant l'épreuve, et aucun accident ne s'y produit. Une seule chute : l'Allemand Mueller tomba au virage de Saint-Arnoud ; il tomba plutôt de fatigue, épuisé par la chaleur et une lutte incessante avec son moteur.